

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 174

femtioförsta årgången

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

9 juli 2008

### Informationsnummer

### Innehållsförteckning

Sida

#### II *Meddelanden*

##### MEDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

###### **Kommissionen**

2008/C 174/01	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget – Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar .....	1
2008/C 174/02	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.5161 – Renova Industries/OC Oerlikon) <sup>(1)</sup> .....	5

#### IV *Upplysningar*

##### UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

###### **Kommissionen**

2008/C 174/03	Eurons växelkurs .....	6
---------------	------------------------	---



V *Yttranden*

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA HANDELSPOLITIKEN

**Kommissionen**

2008/C 174/04	Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av vissa sömlösa rör av järn eller stål med ursprung i Folkrepubliken Kina .....	7
---------------	--	---

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

**Kommissionen**

2008/C 174/05	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd C 54/07 (f.d. NN 55/07) – Statligt stöd till <i>Emsländische Eisenbahn GmbH</i> – Inbjudan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	13
2008/C 174/06	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.5204 – Vion/Grampian) <sup>(1)</sup> .....	34



<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## II

(Meddelanden)

## MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH ORGAN

## KOMMISSIONEN

## Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget

## Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar

(2008/C 174/01)

Datum för antagande av beslutet	29.10.2007
Stöd nr	N 401/06
Medlemsstat	Republiken Tjeckien
Region	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Udržování a zlepšování genetického potenciálu hospodářských zvířat
Rättslig grund	Zákon č. 252/1997 Sb., o zemědělství. Zákon č. 154/2000 Sb., o šlechtění, plemenitbě a evidenci hospodářských zvířat a o změně některých souvisejících zákonů. Zákon č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně některých souvisejících zákonů. Zásady, kterými se stanovují podmínky pro poskytování dotací na základě § 2 a § 2d zákona č. 252/1997 Sb., o zemědělství
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Bibehålla och förbättra djurbesättningar
Stödform	Direkta bidrag
Budget	Totalt planerat stödbelopp: 1 800 miljoner CZK (ca 64,20 miljoner EUR) Årsbudget: 300 miljoner CZK (ca 10,70 miljoner EUR)
Stödnivå	Varierande
Varaktighet	Från och med dagen för kommissionens godkännande till och med den 31 december 2012
Ekonomisk sektor	Jordbruk

Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministerstvo zemědělství České republiky Těšnov 17 CZ-117 05 Praha 1
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum för antagande av beslutet	3.6.2008
Stöd nr	N 139/07
Medlemsstat	Republiken Tjeckien
Region	Ústecký
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Hospodaření v lesích v Ústeckém kraji
Rättslig grund	Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích. Program poskytování podpor na hospodaření v lesích v Ústeckém kraji na roky 2007 až 2009
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Skogsbruk
Stödform	Bidrag
Budget	Totalt: 75 miljoner CZK (cirka 2,67 miljoner EUR) Årligen: 25 miljoner CZK (cirka 890 000 EUR)
Stödnivå	Varierande. Upp till 86 % av de stödberättigande kostnaderna
Varaktighet	Från och med datumet för kommissionens godkännande till och med den 31 december 2009
Ekonomisk sektor	Skogsbruk
Den beviljande myndighetens namn och adress	Krajský úřad Ústeckého kraje Velká Hradební 48 CZ-400 02 Ústí nad Labem
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum för antagande av beslutet	3.6.2008
Stöd nr	N 606/07
Medlemsstat	Estland
Region	—

Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Laenuid läbi krediidiasutuste
Rättslig grund	— Maaelu ja põllumajandusturu korraldamise seadus, RT I 2004, 32, 227 — Laenu taotlemise ja menetlemise kord. Kinnitatud Maaelu Edendamise sihtasutuse nõukogu 13. aprilli 2005 otsusega
Typ av stödåtgärd	Åtgärd som inte utgör stöd
Syfte	Sektorsutveckling
Stödform	—
Budget	Lånen uppgår totalt till omkring 900 miljoner EEK (ca 57,5 miljoner EUR)
Stödnivå	—
Varaktighet	1.1.2008–1.1.2013
Ekonomisk sektor	Jordbruk, finansiella tjänster
Den beviljande myndighetens namn och adress	Maaelu Edendamise Sihtasutus R. Tobiaše 4 EE-10147 Tallinn
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Datum för antagande av beslutet	3.6.2008
Stöd nr	N 682/07
Medlemsstat	Litauen
Region	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Dalies draudimo įmonių išlaidų, susidariusių išmokant draudimo išmokas už nuostolius, patirtus dėl stichinės sausros, kompensavimas
Rättslig grund	— 2007 m. lapkričio d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl pasėlių draudimo įmokų žemės ūkio veiklos subjektams ir draudimo įmonių išlaidų dalinio kompensavimo“ (Žin., 2007) — Dalies draudimo įmonių išlaidų, susidariusių išmokant draudimo išmokas už nuostolius, patirtus dėl stichinės sausros, kompensavimo taisyklių (projektas)
Typ av stödåtgärd	Statlig stödordning för återförsäkring
Syfte	Sektorutveckling
Stödform	Direktstöd
Budget	Total budget: 90 000 000 LTL
Stödnivå	Varierande

Varaktighet	Till den 31.12.2013
Ekonomisk sektor	Jordbruk
Den beviljande myndighetens namn och adress	Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija Gedimino pr. 19 LT-01103 Vilnius
Övriga upplysningar	—

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande webbplats:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

**Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**  
**(Ärende COMP/M.5161 – Renova Industries/OC Oerlikon)**

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 174/02)

Kommissionen beslutade den 20 juni 2008 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats ger olika möjligheter att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
  - i elektronisk form på EUR-Lex webbplats, under dokument nummer 32008M5161. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapsrätten via Internet (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS  
INSTITUTIONER OCH ORGAN

## KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

8 juli 2008

(2008/C 174/03)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,5687	TRY	turkisk lira	1,9263
JPY	japansk yen	167,96	AUD	australisk dollar	1,6476
DKK	dansk krona	7,4576	CAD	kanadensisk dollar	1,5973
GBP	pund sterling	0,79440	HKD	Hongkongdollar	12,2358
SEK	svensk krona	9,4185	NZD	nyzeeländsk dollar	2,0909
CHF	schweizisk franc	1,6098	SGD	singaporiensk dollar	2,1395
ISK	isländsk krona	120,53	KRW	sydkoreansk won	1 616,75
NOK	norsk krona	8,0135	ZAR	sydafrikansk rand	12,1887
BGN	bulgarisk lev	1,9558	CNY	kinesisk yuan renminbi	10,7472
CZK	tjeckisk koruna	23,608	HRK	kroatisk kuna	7,2450
EEK	estnisk krona	15,6466	IDR	indonesisk rupiah	14 439,88
HUF	ungersk forint	231,06	MYR	malaysisk ringgit	5,1163
LTL	litauisk litas	3,4528	PHP	filippinsk peso	71,823
LVL	lettisk lats	0,7034	RUB	rysk rubel	36,8884
PLN	polsk zloty	3,3004	THB	thailändsk baht	52,904
RON	rumänsk leu	3,5818	BRL	brasiliansk real	2,5110
SKK	slovakisk koruna	30,265	MXN	mexikansk peso	16,2149

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

## V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA  
HANDELSPOLITIKEN

## KOMMISSIONEN

Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av vissa sömlösa  
rör av järn eller stål med ursprung i Folkrepubliken Kina

(2008/C 174/04)

Kommissionen har tagit emot ett klagomål enligt artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen <sup>(1)</sup> (nedan kallad *grundförordningen*) i vilket det görs gällande att import av vissa sömlösa rör av järn eller stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (*det berörda exportlandet*) dumpas och därmed hotar att vålla gemenskapsindustrin väsentlig skada.

### 1. Klagomål

Klagomålet ingavs den 28 maj 2008 av Defence Committee of the Seamless Steel Tubes Industry of the European Union (nedan kallad *klaganden*) såsom företrädare för gemenskapstillverkare som svarar för en betydande del, i detta fall mer än 50 %, av gemenskapens samlade produktion av vissa sömlösa rör av järn eller stål.

### 2. Produkt

Den produkt som enligt klagomålet dumpas är vissa sömlösa rör av järn eller stål med runt tvärsnitt, en ytterdiameter på högst 406,4 mm, ett motsvarande kolvärde (*carbon equivalent value, CEV*) på högst 0,86 enligt formler och kemiska analyser <sup>(2)</sup> från International Institute of Welding (IIW) samt med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *den berörda produkten*), som vanligtvis klassificeras enligt KN-nummer ex 7304 11 00, ex 7304 19 10, ex 7304 19 30, ex 7304 22 00, ex 7304 23 00, ex 7304 24 00, ex 7304 29 10, ex 7304 29 30, ex 7304 31 80, ex 7304 39 58, ex 7304 39 92, ex 7304 39 93, ex 7304 51 89, ex 7304 59 92 och ex 7304 59 93. Dessa KN-nummer nämns endast upplysningsvis.

<sup>(1)</sup> EGT L 56, 6.3.1996, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2117/2005 (EUT L 340, 23.12.2005, s. 17).

<sup>(2)</sup> CEV-värdet skall fastställas i enlighet med den tekniska rapporten, 1967, IIW dok. IX-535-67, som publicerats av International Institute of Welding (IIW).

### 3. Påstående om dumpning

Klaganden har i enlighet med artikel 2.7 i grundförordningen beräknat normalvärdet för Folkrepubliken Kina med hjälp av priset i ett land med marknadsekonomi, vilket anges i punkt 5.1 d i detta tillkännagivande. Påståendet om dumpning grundas på en jämförelse mellan detta beräknade normalvärde och exportpriserna för den berörda produkten vid försäljning till gemenskapen.

Av jämförelsen framgår att den beräknade dumpningsmarginalen är betydande.

### 4. Påstående om vållande av skada

Klaganden har lagt fram preliminär bevisning för att importen av den berörda produkten från Folkrepubliken Kina överlag har ökat, både i absoluta tal och uttryckt som marknadsandel, vilket tyder på att importen kan ha ökat väsentligt.

Importen påstås dessutom komma in i gemenskapen till priser som utöver övriga negativa konsekvenser även har fått en negativ inverkan på den prisnivå som tillämpas av gemenskapsindustrin.

Klaganden har dessutom lämnat preliminär bevisning om att det finns tillräcklig fritt tillgänglig kapacitet och även en nära förestående betydande ökning av denna kapacitet i Folkrepubliken Kina. Det hävdas också att importen av den berörda produkten sannolikt kommer att öka på grund av handelspolitiska skyddsåtgärder som nyligen vidtagits beträffande import av liknande produkter på traditionella marknader utanför EU, dvs. i Kanada, Mexico och Ukraina. På grund av detta kan exporten från dessa marknader komma att leda till ökat till gemenskapen.

Dessutom har klaganden lämnat preliminär bevisning om att lagerhållningen av den undersökta produkten har ökat.

Klaganden hävdar att de ovan beskrivna ändrade förhållandena klart kan förutses och är nära förestående och skulle skapa en situation där dumpningen skulle vålla skada.

## 5. Förfarande

Kommissionen har efter samråd med rådgivande kommittén fastslagit att klagomålet har ingetts av gemenskapsindustrin eller för dess räkning och att bevisningen är tillräcklig för att motivera att ett förfarande inleds. Kommissionen inleder därför en undersökning enligt artikel 5 i grundförordningen.

### 5.1 Förfarande för fastställande av dumpning och skada

Vid undersökningen kommer det att fastställas om den berörda produkten med ursprung i Folkrepubliken Kina dumpas och, i så fall, om dumpningen har vållat skada.

#### a) Stickprovsförfarande

Eftersom ett stort antal parter förefaller vara berörda av förfarandet, kan kommissionen komma att besluta att tillämpa ett stickprovsförfarande enligt artikel 17 i grundförordningen.

#### i) Stickprovsförfarande avseende exportörer och tillverkare i Folkrepubliken Kina

För att kommissionen ska kunna besluta om ett stickprovsförfarande är nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombeds alla exportörer/tillverkare, eller företrädare som agerar på deras vägnar, att inom tidsfristen i punkt 6 b i och på det sätt som anges i punkt 7 ge sig till känna genom att kontakta kommissionen och lämna följande uppgifter om sitt eller sina företag:

- Namn, adress, e-postadress, telefonnummer, faxnummer och kontaktperson.
- Omsättning i lokal valuta och volym i ton av den berörda produkten som tillverkats och sålts på export till gemenskapen under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Omsättning i lokal valuta och volym i ton av den berörda produkten som såldes på hemmamarknaden under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Noggrann beskrivning av företagets verksamhet när det gäller den berörda produkten.

— Namn på och detaljerade uppgifter om verksamheten hos alla närstående företag <sup>(1)</sup> som är inbegripna i tillverkning eller försäljning (på exportmarknaden eller på den inhemska marknaden) av den berörda produkten.

— Andra relevanta uppgifter som kan vara kommissionen till hjälp vid urvalet.

Genom att lämna ovanstående uppgifter samtycker företaget till att eventuellt ingå i urvalet. Om företaget väljs ut för att ingå i urvalet innebär det att företaget måste besvara ett frågeformulär och gå med på att svaren kontrolleras på plats. Om företaget uppger att det inte samtycker till att eventuellt ingå eller till att ingå i urvalet, anses det inte ha samarbetat i undersökningen. Följderna av att inte samarbeta framgår av punkt 8 nedan.

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser vara nödvändiga för att göra ett urval bland exportörerna och tillverkarna kommer den även att kontakta myndigheterna i exportlandet samt alla kända intresseorganisationer för exportörer och tillverkare.

Eftersom ett företag inte kan vara säkert på att komma med i urvalet, bör de exportörer/tillverkare som tänker ansöka om individuell dumpningsmarginal <sup>(2)</sup> enligt artikel 17.3 i grundförordningen begära ett frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 a i i detta tillkännagivande och lämna in det inom den tidsfrist som anges i punkt 6 a ii första stycket i detta tillkännagivande. Lägg emellertid särskilt märke till den sista meningen i punkt 5.1 b i detta tillkännagivande.

#### ii) Stickprovsförfarande avseende importörer

För att kommissionen ska kunna besluta om ett stickprovsförfarande är nödvändigt och i så fall göra ett urval ombeds alla importörer, eller företrädare som agerar på deras vägnar, att inom tidsfristen i punkt 6 b i och på det sätt som anges i punkt 7 ge sig till känna genom att kontakta kommissionen och lämna följande uppgifter om sitt eller sina företag:

— Namn, adress, e-postadress, telefonnummer, faxnummer och kontaktperson.

<sup>(1)</sup> För vägledning beträffande innebörden av närstående företag, se artikel 143 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGL L 253, 11.10.1993, s. 1).

<sup>(2)</sup> En individuell marginal får begäras med stöd av artikel 17.3 i grundförordningen (för företag som inte ingår i urvalet), artikel 9.5 i grundförordningen (individuell behandling av företag i länder som inte är marknadssekonomier eller länder som är övergångsekonomier) och artikel 2.7 b i grundförordningen (för företag som ansöker om marknadssekonomisk status). Observera att företag som begär individuell behandling måste ansöka om det i enlighet med artikel 9.5 i grundförordningen och att företag som begär marknadssekonomisk status måste ansöka om det i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen.

- Företagets totala omsättning, uttryckt i euro, under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Totalt antal anställda.
- Noggrann beskrivning av företagets verksamhet när det gäller den berörda produkten.
- Volym i ton och värde i euro av importen till och återförsäljningen på gemenskapsmarknaden under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008 av den importerade berörda produkten med ursprung i Folkrepubliken Kina.
- Namn på och detaljerade uppgifter om verksamheten hos alla närstående företag <sup>(1)</sup> som är inbegripna i tillverkning eller försäljning av den berörda produkten.
- Andra relevanta uppgifter som kan vara kommissionen till hjälp vid urvalet.

Genom att lämna ovanstående uppgifter samtycker företaget till att eventuellt ingå i urvalet. Om företaget väljs ut för att ingå i urvalet innebär det att företaget måste besvara ett frågeformulär och gå med på att svaren kontrolleras på plats. Om företaget uppger att det inte samtycker till att eventuellt ingå eller till att ingå i urvalet, anses det inte ha samarbetat i undersökningen. Följderna av att inte samarbeta framgår av punkt 8 nedan.

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser vara nödvändiga för att göra ett urval bland importörerna kommer den också att kontakta alla kända intresseorganisationer för importörer.

### iii) Stickprovsvärfarande avseende gemenskaps-tillverkare

Eftersom ett stort antal tillverkare i gemenskapen stöder klagomålet, avser kommissionen att tillämpa ett stickprovsvärfarande för sin undersökning av om skada vållats gemenskapsindustrin.

För att kommissionen ska kunna besluta om ett stickprovsvärfarande är nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombuds alla tillverkare, eller företrädare som agerar på deras vägnar, att inom tidsfristen i punkt 6 b i och på det sätt som anges i punkt 7 lämna följande uppgifter om sitt eller sina företag:

- Namn, adress, e-postadress, telefonnummer, faxnummer och kontaktperson.
- Företagets totala omsättning, uttryckt i euro, under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.

- Noggrann beskrivning av företagets verksamhet när det gäller den berörda produkten.
- Värde i euro av försäljningen av den berörda produkten på gemenskapsmarknaden under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Volym i ton av försäljningen av den berörda produkten på gemenskapsmarknaden under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Volym i ton av tillverkningen av den berörda produkten under perioden 1 juli 2007–30 juni 2008.
- Namn på och detaljerade uppgifter om verksamheten hos alla närstående företag <sup>(1)</sup> som är inbegripna i tillverkning eller försäljning av den berörda produkten.
- Andra relevanta uppgifter som kan vara kommissionen till hjälp vid urvalet.

Genom att lämna ovanstående uppgifter samtycker företaget till att eventuellt ingå i urvalet. Om företaget väljs ut för att ingå i urvalet innebär det att företaget måste besvara ett frågeformulär och gå med på att svaren kontrolleras på plats. Om företaget uppger att det inte samtycker till att eventuellt ingå eller till att ingå i urvalet, anses det inte ha samarbetat i undersökningen. Följderna av att inte samarbeta framgår av punkt 8 nedan.

### iv) Slutligt urval för stickprovsvärfarandet

Alla berörda parter som önskar lämna uppgifter som kan vara av betydelse för urvalet för respektive stickprovsvärfarande måste göra detta inom tidsfristen i punkt 6 b ii.

Kommissionen avser att göra det slutliga urvalet efter samråd med de berörda parter som har förklarat sig villiga att ingå i urvalet.

De företag som ingår i ett urval måste besvara ett frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 b iii och samarbeta med kommissionen i undersökningen.

Om företagen inte är tillräckligt samarbetsvilliga får kommissionen, i enlighet med artikel 17.4 och artikel 18 i grundförordningen, träffa sina avgöranden på grundval av tillgängliga uppgifter. Ett avgörande som träffas på grundval av tillgängliga uppgifter kan, såsom framgår av punkt 8 i detta tillkännagivande, vara mindre fördelaktigt för den berörda parten.

<sup>(1)</sup> För vägledning beträffande innebörden av närstående företag, se artikel 143 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 253, 11.10.1993, s. 1).

**b) Frågeformulär**

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser nödvändiga för sin undersökning kommer frågeformulär att sändas till de tillverkare inom gemenskapsindustrin som ingår i urvalet och till alla intresseorganisationer för tillverkare i gemenskapen, till de exportörer och tillverkare i Folkrepubliken Kina som ingår i urvalet, till alla intresseorganisationer för exportörer och tillverkare, de importörer som ingår i urvalet, alla kända intresseorganisationer för de importörer som nämns i klagomålet och till myndigheterna i det berörda exportlandet.

De exportörer och tillverkare i Folkrepubliken Kina som med tanke på tillämpningen av artiklarna 17.3 och 9.6 i grundförordningen ansöker om en individuell dumpningsmarginal måste inge ett besvarat frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 a ii i detta tillkännagivande. De måste därför begära ett frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 a i. De bör emellertid vara medvetna om att kommissionen, även om den tillämpar ett stickprovsförfarande avseende exportörer/tillverkare, kan komma att besluta att inte beräkna någon individuell dumpningsmarginal för dem om antalet exportörer/tillverkare är så stort att en individuell undersökning skulle bli orimligt betungande och förhindra att undersökningen avslutas i tid.

**c) Insamling av uppgifter och utfrågningar**

Alla berörda parter uppmanas att lämna synpunkter och uppgifter utöver svaren på frågeformuläret samt att lägga fram bevisning till stöd för dessa. Uppgifterna och bevisningen ska ha inkommit till kommissionen inom tidsfristen i punkt 6 a ii.

Kommissionen kan dessutom höra berörda parter, förutsatt att de lämnar en begäran om detta och kan visa att det finns särskilda skäl att höra dem. Denna begäran måste lämnas inom tidsfristen i punkt 6 a iii.

**d) Val av land med marknadsekonomi**

Med stöd av artikel 2.7 a i grundförordningen har kommissionen för avsikt att för fastställandet av normalvärdet för Folkrepubliken Kina välja USA som ett lämpligt land med marknadsekonomi. Berörda parter uppmanas att inom den särskilda tidsfristen i punkt 6 c lämna synpunkter på om detta är ett lämpligt val.

**e) Marknadsekonomisk status**

För de exportörer eller tillverkare i Folkrepubliken Kina som gör gällande och lämnar tillräcklig bevisning för att de är verksamma under marknadsekonomiska förhållanden, dvs. uppfyller de kriterier som fastställs i artikel 2.7 c i grundför-

ordningen, kommer normalvärdet att fastställas i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen. Exportörer och tillverkare som har för avsikt att ansöka om marknadsekonomisk status måste lämna in en väl underbyggd ansökan inom den särskilda tidsfristen i punkt 6 d. Kommissionen kommer att sända ansökningsblanketter till alla exportörer och tillverkare i Folkrepubliken Kina som ingår i urvalet eller som nämns i klagomålet, till alla intresseorganisationer för exportörer eller tillverkare som nämns i klagomålet och till myndigheterna i Folkrepubliken Kina.

**5.2 Förfarande för bedömning av gemenskapens intresse**

Om påståendena om dumpning och därav vållad skada bekräftas kommer det, i enlighet med artikel 21 i grundförordningen, att fattas ett beslut om huruvida det ligger i gemenskapens intresse att införa antidumpningsåtgärder. Av denna anledning kan kommissionen sända frågeformulär till gemenskapsindustrin, importörer och deras intresseorganisationer samt representativa användare och representativa konsumentorganisationer. Dessa parter, däribland de som kommissionen inte känner till, får ge sig till känna och lämna uppgifter till kommissionen inom de allmänna tidsfristerna i punkt 6 a ii, under förutsättning att de visar att det finns ett objektivt samband mellan deras verksamhet och den berörda produkten. De parter som handlat i enlighet med föregående mening får inom den allmänna tidsfristen i punkt 6 a iii begära att bli hörda och ska härvid ange de särskilda skäl som finns att höra dem. Det bör noteras att de uppgifter som lämnas enligt artikel 21 i grundförordningen endast kommer att beaktas om de åtföljs av styrkande handlingar när de lämnas.

**6. Tidsfrister****a) Allmänna tidsfrister****i) För att begära frågeformulär**

Alla berörda parter bör begära frågeformulär snarast möjligt, dock senast 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

**ii) För att ge sig till känna, besvara frågeformuläret och lämna andra uppgifter**

För att de berörda parternas uppgifter ska kunna beaktas vid undersökningen måste parterna, om inget annat anges, ge sig till känna genom att kontakta kommissionen, lämna sina synpunkter, lämna in besvarade frågeformulär och lämna eventuella andra uppgifter inom 40 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Alla exportörer och tillverkare som berörs av detta förfarande och

som vill ansöka om en individuell undersökning enligt artikel 17.3 i grundförordningen måste också besvara frågeformuläret inom 40 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Det bör påpekas att de flesta av de processuella rättigheter som anges i grundförordningen endast är tillämpliga om parterna ger sig till känna inom denna tidsfrist.

Företag som ingår i urvalet för stickprovsförfarandet måste lämna in besvarade frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 b iii.

### iii) Utfrågningar

Alla berörda parter kan också inom samma tidsfrist på 40 dagar begära att bli hörda av kommissionen.

### b) Särskild tidsfrist när det gäller stickprovsförfarandet

- i) Uppgifterna enligt punkterna 5.1 a i, 5.1 a ii och 5.1 a iii bör ha inkommit till kommissionen senast 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eftersom kommissionen avser att inom 21 dagar efter detta offentliggörande samråda om det slutliga urvalet med de berörda parter som förklarar sig villiga att ingå i urvalet för stickprovsförfarandet.
- ii) Alla andra uppgifter av betydelse för urvalet enligt punkt 5.1 a iv ska ha inkommit till kommissionen inom 21 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- iii) Frågeformulärsvaren från de parter som ingår i urvalet måste vara kommissionen till handa inom 37 dagar efter det att parterna underrättats om att de ingår i urvalet.

### c) Särskild tidsfrist för val av land med marknadsekonomi

Berörda parter som så önskar kan lämna synpunkter på valet av USA som ett lämpligt land med marknadsekonomi för fastställandet av normalvärdet för Folkrepubliken Kina (se punkt 5.1 d). Synpunkterna ska ha inkommit till kommissionen inom 10 dagar efter att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

### d) Särskild tidsfrist när det gäller ansökningar om marknadsekonomisk status eller om individuell behandling

Välunderbyggda ansökningar om marknadsekonomisk status (se punkt 5.1 e) och ansökningar enligt artikel 9.5 i

grundförordningen om individuell behandling måste vara kommissionen till handa inom 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## 7. Skriftliga inlagor, svar på frågeformulär och korrespondens

Alla inlagor eller framställningar från berörda parter måste inges skriftligen (inte i elektronisk form, såvida inte annat anges) och innehålla den berörda partens namn, adress, e-postadress, telefonnummer och faxnummer. Alla skriftliga inlagor, inklusive sådana uppgifter som begärs i detta tillkännagivande, svar på frågeformulär och korrespondens, som de berörda parterna tillhandahåller konfidentiellt ska märkas "Limited" <sup>(1)</sup> och i enlighet med artikel 19.2 i grundförordningen åtföljas av en icke-konfidentiell sammanfattning som ska märkas "For inspection by interested parties".

Kommissionens postadress:

European Commission  
Directorate General for Trade  
Directorate H  
Office: J-79 4/23  
BE-1049 Bruxelles  
Fax (32-2) 295 65 05

## 8. Bristande samarbete

Om en berörd part vägrar att ge tillgång till eller underlåter att lämna nödvändiga uppgifter inom de fastställda tidsfristerna eller lägger väsentliga hinder i vägen för undersökningen, kan enligt artikel 18 i grundförordningen preliminära eller slutgiltiga, positiva eller negativa avgöranden träffas på grundval av tillgängliga uppgifter.

Om det visar sig att någon berörd part har lämnat oriktiga eller vilseledande uppgifter ska hänsyn inte tas till uppgifterna, och andra tillgängliga uppgifter kan användas. Om en berörd part inte samarbetar eller endast delvis samarbetar och avgörandena därför enligt artikel 18 i grundförordningen träffas på grundval av de uppgifter som är tillgängliga, kan resultatet utfalla mindre gynnsamt för den berörda parten än det hade gjort om denna hade samarbetat.

## 9. Tidsplan för undersökningen

Undersökningen kommer i enlighet med artikel 6.9 i grundförordningen att slutföras inom 15 månader efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella*

<sup>(1)</sup> Detta innebär att dokumentet endast är avsett för internt bruk. Det är skyddat i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43). Det är ett konfidentiellt dokument i enlighet med artikel 19 i grundförordningen och artikel 6 i WTO-avtalet om tillämpning av artikel VI i Allmänna tull- och handelsavtalet 1994 (antidumpningsavtalet).

tidning. I enlighet med artikel 7.1 i grundförordningen får provisoriska åtgärder inte införas senare än nio månader efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### 10. Behandling av personuppgifter

Alla personuppgifter som samlas in under undersökningens gång kommer att behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter <sup>(1)</sup>.

#### 11. Förhørsombud

Om de berörda parterna tycker att det är svårt att försvara sig, kan de be förhørsombudet (Hearing Officer) vid generaldirektoratet för handel att ingripa. Förhørsombudet agerar mellanhand i kontakterna mellan de berörda parterna och kommissionen och fungerar vid behov som medlare i förfarandefrågor som påverkar skyddet av parternas rättigheter, särskilt när det gäller tillgång till handlingarna i ärendet, sekretess, förlängning av tidsfristerna och behandlingen av skriftliga eller muntliga synpunkter. För närmare uppgifter och kontaktuppgifter, se förhørsombudets webbsidor på GD Handels webbplats (<http://ec.europa.eu/trade>).

---

<sup>(1)</sup> EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – TYSKLAND

Statligt stöd C 54/07 (f.d. NN 55/07) – Statligt stöd till *Emsländische Eisenbahn GmbH*

Inbjudan enligt artikel 88.2 i EG-fördraget att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 174/05)

Genom den skrivelse, daterad den 28 november 2007, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Förbundsrepubliken Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda statliga stöd/åtgärder.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter beträffande detta statliga stöd till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för energi och transport  
Direktorat A – Enhet A2  
Rue de Mot 28  
B-1040 Bryssel  
Fax (32-2) 296 41 04

Synpunkterna kommer att meddelas till Förbundsrepubliken Tyskland. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## SAMMANFATTNING

skoltransport och administrativt arbete samt för rullande materiel och ett informationssystem för passagerarna, till ett totalt värde av ca 113 miljoner EUR.

## FÖRFARANDE

## BEDÖMNING AV STÖDET

Företagen *Ludger Albers oHG*, *Reinhard Bittner*, *Elbert GmbH & Co. KG*, *Auto Fischer GmbH & Co. KG*, *Kalmer GmbH*, *Richters Reisen* och *Wessels Reisen* har ingivit ett klagomål till kommissionen i vilket de påstår att *Emsländische Eisenbahn GmbH* (nedan kallat *EEB*) har beviljats olagligt statligt stöd både i form av direkta bidrag och stöd som har beviljats genom stödordningar.

## Förekomst av stöd

## BESKRIVNING AV STÖDET

Mottagaren av det påstått olagliga stödet är *EEB*, ett aktiebolag under tysk lagstiftning som helt och hållet ägs av *Landkreis Emsland* (det lokala distriktet *Emsland*; nedan kallat *E*). *EEB* bedriver transporttjänster inom järnvägsfrakt och persontransporter med buss samt genomför offentliga administrativa tjänster inom ramen för kollektivtrafik för *E*.

*E* har, mellan 1997 och 2007, finansierat *EEB* med kapitaltillskott då företaget grundades och vid utdelning, betalningar för

Alla berörda medel har beviljats direkt av *E* till *EEB*. I den mån som *EEB* utför transporttjänster inom järnvägsfrakt och persontransporter med buss inbegripet informationssystemet för passagerarna är det ett företag i enlighet med artikel 87.1 i EG-förordningen. Vad gäller kapitaltillskott och det ekonomiska stödet för den rullande materielen och informationssystemet för passagerarna har det inte krävts någon motprestation från *EEB*, men det är oklart om huruvida *EEB* endast har fört över hela det belopp som är avsett för skoltransporterna på de företag som genomför dem på dess vägnar. Om företaget har behållit en viss del, kan det från den information som kommissionen har tillgänglig, inte

klargöras om betalningarna fullt ut motsvarar de kostnader som EEB har ådragit sig vid överföringen av pengarna och även om de övriga *Altmark*-kriterierna har uppfyllts<sup>(1)</sup>. Vad gäller klumpsumman i ekonomiskt stöd för de administrativa kostnaderna kan överkompensation inte uteslutas och således inte heller att en del av pengarna har använts för den ekonomiska verksamheten. Eftersom de lokala marknaderna för persontransporter med buss dessutom anses vara öppna för konkurrens sedan 1995 och alla berörda åtgärder har genomförts tidigast 1997 är det i alla fall risk för att konkurrensen har snedvridits. Kommissionen kan därför inte utesluta att åtgärden utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

#### STÖDETS FÖRENLIGHET MED DEN GEMENSAMMA MARKNADEN

##### a) Kapitaltillskott

Kapitaltillskottet kan eventuellt förklaras förenligt med den gemensamma marknaden, men endast i enlighet med artikel 87.3 c i EG-fördraget. Även om så vore kan det ändå inte uteslutas att stödet kan påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Det var med andra ord tveksamt om det fanns tillräckligt stort behov av stöd, om det hade en stimulansseffekt och om det var proportionerligt.

##### b) Finansiellt stöd till skoltransporter

Om EEB inte har fört över alla de pengar de har beviljats av E för skoltransporter utan har använt en del av dessa direkt eller indirekt för sin ekonomiska verksamhet, är det inte troligt att detta kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. Om EEB emellertid har genomfört skoltransporttjänster själv och har behållit (en del av) de pengar som de beviljats av E som kompensation för skoltransporttjänster, skulle artikel 73 och rådets förordningar (EG) nr 1191/69 och (EG) nr 1107/70 kunna användas. Det är oklart om undantagen i avdelningarna 8.4, 13 a *Personenbeförderungsgesetz* (Nationella persontransportlagen) är tillämpliga i detta fall eftersom det inte har klargjorts om EEB genomför sina egna tjänster *eigenwirtschaftlich* (kostnadseffektivt) i enlighet med de nämnda undantagsbestämmelserna. Eftersom överkompensation inte kan uteslutas kan i vilket fall som helst beviljandet av medlen inte anses förenligt med förordningar (EG) nr 1191/69 eller (EG) nr 1107/70.

##### c) Finansiellt stöd för de administrativa kostnaderna

Eftersom betalningar enligt denna kategori utgör stabila utbetalningar i klumpsummor, medan *Nahverkehrsplan* (den lokala transportplanen) endast måste utarbetas en gång vart femte år, kan kommissionen inte utesluta överkompensation och att

betalningar som överstiger de tillhörande kostnaderna även har använts för EEB:s ekonomiska verksamhet. Detta kan troligtvis inte alls anses vara förenligt med den gemensamma marknaden. Om medel som omfattas av denna kategori även har använts för drift av informationssystemet för passagerarna är det tveksamt om *Altmark Trans*-kriterierna uppfylls. I synnerhet skulle överkompensation inte kunna uteslutas i detta stadium.

##### d) Finansiellt stöd för rullande materiel

Vad gäller det finansiella stödet för informationssystemet för passagerarna, se punkt c ovan. Eftersom den rullande materielen, som ursprungligen var avsedd att hyras ut genom leasingavtal till företag som driver busslinjer, nu används av EEB på dess egna kommersiella linjer, finns det ingen motivering för att EG-fördraget ska tillämpas eftersom det inte finns någon allmän trafikplikt.

#### SLUTSATS

Mot bakgrund av detta kan kommissionen vare sig utesluta att alla åtgärder som genomförts av E till förmån för EEB utgör statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget eller dra slutsatsen att de är förenliga med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 73 (förordningar (EG) nr 1191/69 och (EG) nr 1107/70), 87.2 och 87.3 i EG-fördraget. Kommissionen beslutar således att inleda ett formellt granskningsförfarande enligt artikel 4.4 i rådets förordning (EG) nr 659/1999. Kommissionen kommer att avsluta förfarandet genom att anta ett slutgiltigt beslut.

Mot denna bakgrund begär kommissionen, enligt förfarandet i artikel 88.2 i EG-fördraget, att Förbundsrepubliken Tyskland yttrar sig och lämnar alla upplysningar som kan bidra till bedömningen av stödet. Kommissionen uppmanar även Förbundsrepubliken Tyskland att inkomma med de specifika upplysningar som kommissionen begär.

Under dessa omständigheter anser kommissionen att det ligger i samtliga berörda parter intresse att de inbjuds att lämna sina synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

I enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

SJÄLVA SKRIVELSE

”Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von der Bundesregierung übermittelten Angaben zu der oben genannten Beihilfe beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

<sup>(1)</sup> Mål C-280/00, *Altmark Trans GmbH* och *Regierungspräsidium Magdeburg* mot *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (REG 2003, I-7747).

## 1. DAS VERFAHREN

1. Mit Schreiben vom 30. August 2002 haben die Unternehmen Ludger Albers oHG, Reinhard Bittner, Elbert GmbH & Co. KG, Auto Fischer GmbH & Co. KG, Kalmer GmbH, Richters Reisen und Wessels Reisen (nachstehend ‚die Beschwerdeführer‘) bei der Europäischen Kommission (nachstehend ‚die Kommission‘) eine Beschwerde eingereicht, wonach die Emsländische Eisenbahn GmbH (nachstehend ‚EEB‘) unzulässige staatliche Beihilfen erhalten habe. Die Kommission bestätigte den Eingang der Beschwerde mit Schreiben vom 1. Oktober 2002 (TREN A4/NS/eba D(2002) 15698).
2. Bis Oktober 2006 strengten die Beschwerdeführer parallel Verfahren vor nationalen Zivil- und Verwaltungsgerichten an, die letztinstanzlich entschieden wurden. Wenngleich die Beschwerdeführer bei diesen Verfahren vor den nationalen Gerichten auch die staatlichen Beihilfen als Klagegründe geltend machten, wurden diese von den nationalen Gerichten nicht gewürdigt.
3. Mit Schreiben vom 13. Juli 2006 unterrichteten die Beschwerdeführer die Kommission über eine Erweiterung ihrer Beschwerde gegen die unrechtmäßige Übereignung von zwei Bussen durch den Landkreis Emsland an die EEB und legten hierzu drei diesbezügliche Zeitungsartikel vor.
4. Mit Schreiben vom 4. Oktober 2006 (TREN A4 LE/edb D(2006) 221330), dem die drei unter Nummer 3 genannten Zeitungsartikel beilagen, unterrichtete die Kommission die Bundesrepublik Deutschland (nachstehend ‚Deutschland‘) über die am 13. Juli 2006 eingegangene Beschwerde und bat um weitere Informationen. Deutschland beantwortete das Schreiben am 24. Oktober 2006.
5. Daraufhin präziserte die Kommission ihre Fragen mit Schreiben vom 27. November 2005 (TREN A4 LE/edb D(2006) 226366). Mit Schreiben vom 26. Januar 2007 legte Deutschland der Kommission weitere Informationen und Stellungnahmen zur Beschwerde vom 13. Juli 2006 vor. Der Eingang dieses Schreibens wurde von der Kommission mit Schreiben vom 1. Februar 2007 bestätigt (TREN A4 LE/edb D(2007) 302461).
6. Zwischenzeitlich übermittelten die Beschwerdeführer mit Schreiben vom 22. November 2006 weitere Informationen und baten die Kommission, zu einer Würdigung der Beschwerde zu gelangen. Mit Schreiben vom 26. Februar 2007 legten sie weitere Informationen vor und erweiterten ihre Beschwerde ausdrücklich auf die Übereignung mehrerer Busse an die EEB durch den Landkreis Emsland.
7. Mit Schreiben vom 13. März 2007 (TREN A4 TR/cm D(2007) 304921) unterrichtete die Kommission Deutschland über die am 30. August 2002 und am 13. Juli 2006 eingegangenen Beschwerden und bat um Stellungnahmen und weitere Informationen. Deutschland legte mit Schreiben und per E-Mail vom 19. Juni 2007 Stellungnahmen und weitere Informationen vor.

## 2. SACHVERHALT

## 2.1. Beschwerdeführer

8. Bei den Beschwerdeführern handelt es sich um Busunternehmen, die seit über 20 Jahren im Landkreis Emsland, einem Landkreis im Bundesland Niedersachsen, im öffentlichen Personennahverkehr sowie im Schülerfreistellungsverkehr (siehe Nummer 23) tätig sind.
9. Ihre Beschwerde richtet sich gegen mutmaßlich rechtswidrige staatliche Beihilfen, die der Landkreis Emsland der EEB gewährt habe, und zwar durch die Kapitalausstattung zur Gründung des Unternehmens, durch angeblich zu hohe Erstattungen im Schülerfreistellungsverkehr und die sich daraus ergebende mutmaßliche Quersubventionierung defizitärer Geschäftsfelder sowie durch die allgemeine Verlustabdeckung. Darüber hinaus erheben sie Einwände gegen die ohne Ausschreibung erfolgte Vergabe des gesamten Auftrags über die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland an die EEB.

## 2.2. Der Begünstigte

10. Der Begünstigte der mutmaßlich unrechtmäßigen staatlichen Beihilfe, die EEB, wurde am 1. Januar 1997 gegründet und ging aus dem Eigenbetrieb ‚Emsländische Eisenbahn‘ (nachstehend ‚EE‘) <sup>(?)</sup> hervor. Der Landkreis Emsland ist seit Gründung der EEB alleiniger Gesellschafter.

## 2.2.1. Tätigkeitsfelder

11. Die EEB ist derzeit auf folgenden Gebieten tätig:

Schienengüterverkehr, insbesondere auf eigenen Strecken:

- gewerblicher Buslinienverkehr über ihre Tochtergesellschaft Emsländische Verkehrsgesellschaft mbH (nachstehend ‚EVG‘), mit der die EEB — ebenso wie mit anderen Unterauftragnehmern — einen Betriebsleitungsvertrag geschlossen hat,
- Einkauf von Schülerbeförderungsleistungen, entweder durch Ausschreibung entsprechender Schülerfreistellungsverkehre oder durch den Erwerb entsprechender Fahrkarten für die Schülerbeförderung,
- Organisation des Nahverkehrs und der Schülerbeförderung für den Landkreis Emsland, etwa durch Ausarbeitung des Nahverkehrsplans (nachstehend ‚NVP‘).

## 2.2.2. Öffentliche Aufgaben der EEB

12. Gemäß § 3 des Gesellschaftsvertrags obliegen der EEB folgende Aufgaben zur Planung und Koordinierung des öffentlichen Personennahverkehrs:
  - Aufstellung des NVP für den Landkreis Emsland unter Beteiligung der die Beförderung durchführenden Verkehrsunternehmen,
  - Aufbau und Betrieb einer regionalen ÖPNV-Informationstelle (Mobilitätszentrale) sowie Einführung verbesserter Informationssysteme,

(?) <http://www.eeb-online.de/>

- Organisation des Schulverkehrs sowie Integration der Schülerfreistellungsverkehre in den ÖPNV unter Beachtung der §§ 109 und 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes vom 3. März 1998 <sup>(3)</sup> (nachstehend ‚NschG‘),
- Einführung tariflicher Verbesserungen,
- Zusammenarbeit mit dem Verkehrsträger ‚Schiene‘.

### 2.2.3. Verkehrstätigkeiten der EEB

13. Die EEB verfügt derzeit über mehrere Linienverkehrsgenehmigungen (nachstehend ‚LVG‘) gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 und § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (nachstehend ‚PBefG‘) vom 21. März 1961 <sup>(4)</sup> für Buslinien im Landkreis Emsland. Über einige dieser Genehmigungen verfügt die EEB bereits seit 1997. Soweit die EEB Inhaberin dieser Genehmigungen war, übertrug sie die Betriebsführerschaft für diese Linien (gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 3 PBefG <sup>(5)</sup>) auf verschiedene Busunternehmen, so auch auf die EVG, ihre Tochtergesellschaft in öffentlichem Besitz. Allerdings setzt sie mittlerweile vom Landkreis Emsland finanzierte Busse auf ihren eigenen Linien ein (siehe Nummer 56 ff.).
14. Die EEB finanziert sich aus Einnahmen aus dem Buslinien- und Schienengüterverkehr, aus Zuweisungen des Landkreises Emsland und aus Zahlungen des Bundeslands Niedersachsen.

## 2.3. Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in Niedersachsen

### 2.3.1. Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in Niedersachsen

15. Nach der Reform des Schienensystems und im Zuge der Regionalisierung der Verwaltung der Verkehrsdienste in Deutschland wurde die Zuständigkeit für den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland 1996 den Bundesländern übertragen. Aus diesem Grund wurde die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH <sup>(6)</sup> (nachstehend ‚LNVG‘) gegründet. Dieses Unternehmen ist seit seiner Gründung im Sinne von § 8 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes vom 28. Juni 1995 (nachstehend ‚NNVG‘) <sup>(7)</sup> in vollständigem Besitz des Bundeslandes Niedersachsen und wurde mit der Auftragserteilung, Planung und Koordinierung der Nahverkehrsdienste, mit der Koordinierung und Genehmigung von Zuschüssen und der Erteilung von Streckengenehmigungen für nahezu das gesamte Land Niedersachsen beauftragt. Die LNVG führt selbst keine Verkehrsdienste durch.
16. Die LNVG ist befugt, ihre Aufgaben im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen. Bei der Wahrnehmung ihrer öffentlichen

Aufgaben unterliegt sie der Fachaufsicht des Fachministeriums, wobei das Ministerium berechtigt ist, im Einzelfall Anweisungen zu erteilen.

17. Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG sind die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet, in diesem Fall der Landkreis Emsland.

### 2.3.2. Der Nahverkehrsplan (nachstehend ‚NVP‘)

18. Der NVP ist ein rechtliches Instrument, das der zuständigen Behörde des jeweiligen Bundeslandes zur Planung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet dient. Die Genehmigungsbehörde hat bei ihren Entscheidungen über den Linienverkehr den NVP zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 PBefG).
19. In Niedersachsen sind die NVP von den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs, in diesem Fall vom Landkreis Emsland (siehe Nummer 17), für jeweils fünf Jahre aufzustellen (§ 6 Abs. 1 NNVG). Der NVP ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen und ist an die Gesamtplanung der Gebietskörperschaften anzupassen.
20. Nach § 3 des Gesellschaftsvertrags obliegt der EEB die Aufgabe, den Nahverkehrsplan für den Landkreis Emsland unter Beteiligung der die Beförderung durchführenden Verkehrsunternehmen aufzustellen. Damit er jedoch rechtswirksam wird, ist der Entwurf des Nahverkehrsplans dem Kreistag des Landkreises Emsland noch zur Beratung und Verabschiedung vorzulegen.

## 2.4. Organisation der Schülerbeförderung in Niedersachsen

### 2.4.1. Abschnitt 114 des NschG

21. Gemäß § 114 NschG sind die Landkreise und kreisfreien Städte, im vorliegenden Fall der Landkreis Emsland, Träger der Schulbeförderung. Sie haben die Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten.

### 2.4.2. Integrierter Schülerverkehr

22. Die Landkreise und kreisfreien Städte können den Schülerverkehr auch in den normalen Linienverkehr integrieren (siehe Abschnitt 2.3). Die Betreiber der entsprechenden Linien und Inhaber der jeweiligen LVG erhalten von den Landkreisen und kreisfreien Städten den Auftrag, ihre Strecken an die Anforderungen des Schülerverkehrs, insbesondere hinsichtlich des Streckenverlaufs und der Zeitpläne, anzupassen. Gemäß § 114 NschG verkaufen die Betreiber Schülerfahrkarten, die von den Landkreisen oder kreisfreien Städten erstattet werden, wobei die Beförderungsentgelte gemäß § 39 PBefG von der Genehmigungsbehörde genehmigt werden müssen. Gemäß § 45a PBefG haben die Betreiber darüber hinaus Anspruch auf Ausgleichszahlungen des Bundeslands (integrierter Schülerverkehr).

<sup>(3)</sup> Nds. GVBl. 1998, S. 137, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2007, Nds. GVBl. Nr. 22/2007, S. 339 — VORIS 22410 01.

<sup>(4)</sup> In der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990, BGBl. I, S. 1690, zuletzt geändert durch Artikel 292 der Verordnung vom 31. Oktober 2006, BGBl. I, S. 2407.

<sup>(5)</sup> Ein Blanko-Standardvertrag der EEB mit potenziellen Buslinienbetreibern wurde von Deutschland zur Verfügung gestellt (Anhang Nr. 20 zum Schreiben vom 22. Juni 2007).

<sup>(6)</sup> <http://www.lnvg.niedersachsen.de/>

<sup>(7)</sup> Nds. GVBl. 1995, S. 180, VORIS 94000 02, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 16. Dezember 2004, Nds. GVBl. 2004, S. 642.

### 2.4.3. Schülerfreistellungsverkehr

23. Die Landkreise und kreisfreien Städte können auch außerhalb des normalen Linienverkehrs Schülerverkehre anbieten. Hierfür werden in der Regel Subunternehmer mit der Schülerbeförderung beauftragt. Die Landkreise und kreisfreie Städte erlegen den Betreibern bestimmte Pflichten auf, insbesondere legen sie den Streckenverlauf und die Häufigkeit der Anfahrten fest, die Betreiber haben aber auch Anspruch auf Kostenerstattung<sup>(8)</sup>. Diese Schülerfreistellungsverkehre unterliegen meist nicht dem PBefG im Sinne von § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG i. V. m. § 1 Nr. 4 der Freistellungsverordnung. Folglich ist § 45a PBefG (siehe Nummer 26) nicht anwendbar, so dass die Ausgleichszahlungen des Bundeslandes nicht bei der Berechnung berücksichtigt werden dürfen und die Höhe der Beförderungsentgelte deutlich höher ist, wodurch die Landkreise und kreisfreien Städte gemäß § 114 NschG höhere Kosten zu tragen haben.

## 2.5. Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Niedersachsen

### 2.5.1. Bundesgesetz

#### 2.5.1.1. Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993<sup>(9)</sup> (nachstehend ‚RegG‘)

24. Die Bundesrepublik Deutschland gewährt den Bundesländern im Rahmen des RegG finanzielle Unterstützung zur Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Personennahverkehrs.

#### 2.5.1.2. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. März 1971<sup>(10)</sup> (nachstehend ‚GVFG‘)

25. Nach dem GVFG stellt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung. Auf diese Mittel können die Länder zur Finanzierung förderfähiger Projekte zurückgreifen, wie etwa Bau oder Ausbau von Bushaltestellen (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG), die im Einzelnen entsprechend den Vorgaben von § 6 Abs. 2 GVFG erläutert und vom Bund im Voraus genehmigt werden müssen.

#### 2.5.1.3. Ausgleichszahlungen für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden gemäß § 45a PBefG<sup>(11)</sup>

26. Gemäß § 45a PBefG hat das jeweilige Bundesland im Verkehr mit Straßenbahnen und Bussen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des

Ausbildungsverkehrs (im Rahmen des integrierten Schulverkehrs) einem Unternehmer auf Antrag einen Ausgleich zu gewähren, wenn und soweit der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten (siehe §§ 12 und 39 PBefG) zur Deckung der entstandenen Kosten nicht ausreicht. Dieser Ausgleich ist nach § 114 NschG (siehe Nummer 21) in Niedersachsen von den Landkreisen und kreisfreien Städten zu zahlen.

27. Nach Absatz 2 wird als Ausgleich gewährt die Hälfte des Unterschiedsbetrags zwischen dem Ertrag aus der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr<sup>(12)</sup> und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern<sup>(13)</sup> und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten, die als Kostensätze je Personen-Kilometer von den Landesregierungen durch eigene Rechtsverordnungen nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen<sup>(14)</sup>, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden.

### 2.5.2. Landesgesetz

#### 2.5.2.1. NNVG

28. Nach § 7 Absätze 1 und 5 Nr. 2 NNVG werden die Finanzmittel, die das Land auf der Grundlage des RegG erhält, auf die Aufgabenträger des Personennahverkehrs, im vorliegenden Fall auf den Landkreis Emsland (siehe Nummer 17), verteilt. Die Finanzmittel für den nicht schienengebundenen Personennahverkehr dürfen nur für folgende Zwecke verwendet werden:

- für Investitionen in die Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen;
- zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger, auch von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften;

<sup>(8)</sup> Ein Blanko-Standardvertrag der EEB mit potenziellen Buslinienbetreibern wurde von Deutschland zur Verfügung gestellt (Anhang Nr. 19 zum Schreiben vom 22. Juni 2007).

<sup>(9)</sup> BGBl. 1993/I, S. 2378, 2395, zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 29. Juni 2006, BGBl. 1996/I, S. 1402.

<sup>(10)</sup> In der Fassung vom 28. Januar 1988, BGBl. 1988/I, S. 101, zuletzt geändert durch Artikel 282 der Verordnung vom 31. Oktober 2006, BGBl. 2006/I, S. 2407.

<sup>(11)</sup> In Verbindung mit der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977, BGBl. 1997/I, S. 1460, zuletzt geändert am 23. März 2005, BGBl. 2005/I, S. 931.

<sup>(12)</sup> Gemäß § 4 PBefAusglV gelten als Erträge Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr und die Einnahmen aus erhöhten Beförderungsentgelten für die Nutzung der Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis.

<sup>(13)</sup> Gemäß § 3 PBefAusglV das Produkt aus der Zahl der Beförderungsfälle je Person (zu berechnen aus der Anzahl der gekauften Fahrscheine für den Ausbildungsverkehr multipliziert mit der fiktiven Größe von 2,3 Fahrten je Gültigkeitstag — dabei sind eine Woche mit 6, ein Monat mit 26 und ein Jahr mit 240 Gültigkeitstagen anzusetzen) und der fiktiven Zahl absolvierter Kilometer je Person (5 km bei Orts- und Nachbarortslinienverkehr und 8 km für den Überlandlinienverkehr).

<sup>(14)</sup> Niedersächsische Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes vom 17. November 1981 (nachstehend ‚Kostenverordnung‘, Nds. GVBl. 1981, S. 371, zuletzt geändert am 14. September 2001, Nds. GVBl. 2001, S. 604; Faktoren zur Bestimmung der verkehrsspezifischen Kosten gemäß § 2 und dem ersten Anhang der PBefAusglV-Verordnung, wie Energie, Kraftstoff, Heizung, Reifen, Versicherung, Gehälter, Sozialversicherungskosten, Steuern, Pensionen usw., für die Berechnung gemäß § 45a Abs. 2 PBefG ist in Niedersachsen ein Pauschalbetrag zwischen 11,04 und 22,65 Cent/km (§ 1 Kosten-Verordnung) anzusetzen.

- c) zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Personennahverkehr, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat;
- d) zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation sowie zur Durchführung von Verkehrserhebungen (§ 7 Abs. 7 NNVG).
29. Nach § 7 Abs. 8 Nr. 1 NNVG gewährt das Land Niedersachsen nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums auf der Grundlage der Nahverkehrspläne Zuwendungen für Investitionen aus den Investitionshilfen des Bundes nach dem GVFG.
30. Die Aufgabenträger haben dem Land Niedersachsen die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen (§ 7 Abs. 9 NNVG).
31. Nach § 7 Abs. 4 NNVG erhalten die Aufgabenträger des Personennahverkehrs, im vorliegenden Fall der Landkreis Emsland (siehe Nummer 17), von den jeweiligen Bundesländern Finanzhilfen zur Abdeckung der Verwaltungskosten. Die Finanzhilfe wird pauschal mit 1 EUR je Einwohner angesetzt. Der Landkreis Emsland hat die EEB mit mehreren öffentlichen Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr betraut (siehe Nummer 12). Da die Zahlung pauschal erfolgt, muss der Begünstigte keine Aufstellung vorlegen, wie die Finanzhilfe ausgegeben wurde (§ 7 Abs. 9 NNVG).

#### 2.5.2.2. 'ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen — Neugestaltung der Haltestellenförderung' vom 29. August 2005 <sup>(15)</sup> (nachstehend das 'Haltestellenprogramm')

32. Nach dem Haltestellenprogramm, einem Programm im Sinne von § 6 Abs. 2 GVFG (siehe Nummer 25), sind Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV förderfähig. Anträge werden nach ihrer Förderfähigkeit und ihrer Vereinbarkeit mit dem NVP geprüft. Zuwendungsfähig sind Kosten für notwendige, bisher nicht vorhandene Anlagenteile sowie die zeitgemäße Neuausstattung zur Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität und damit die folgenden Einzelmaßnahmen, die mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten bezuschusst werden können: Warteflächen für Fahrgäste, Anfahr- und Sonderbord für Niederflrbusse, Wetterschutzeinrichtungen, Fahrradabstellbügel, taktischer Blindenleitstreifen, Drängelschutzgitter, Abfallbehälter, Beleuchtungsanlagen, Informationsvitruinen und -säulen, Haltestellenschilder, Wegweiser, Anpassung an das Umfeld. Nicht förderfähig sind reine Ersatz- oder Instandhaltungsmaßnahmen, ebenso wenig Planungs- und Verwaltungskosten.
33. Das Programm richtet sich an die Behörden, die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständig sind. Haltestellen sind in Deutschland Eigentum der Gemeinde, in der sie sich befinden und sind

in der Regel frei zugänglich im Sinne des so genannten Gemeingebrauchs <sup>(16)</sup>, insbesondere für die Busunternehmen, die über eine gültige LVG für die Strecke verfügen, an der die jeweilige Bushaltestelle liegt <sup>(17)</sup>.

34. Das Haltestellenprogramm erlaubt zwei Möglichkeiten für die Durchführung der Maßnahmen: die Aufgabenträger für den Personennahverkehr, in diesem Fall der Landkreis Emsland, können die Maßnahmen ohne Weiterleitung der Mittel selbst durchführen oder die Finanzhilfe mit Genehmigung an die Gemeinden weiterleiten, die dann für die Entwicklung finanziell verantwortlich sind.

#### 2.5.2.3. Bedingungen für die Gewährung der Finanzhilfen

35. Sämtliche Finanzhilfen fallen unter die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (nachstehend 'ANBest-P'). Entsprechend § 7 Abs. 9 NNVG sehen die ANBest-P vor, dass die Zuwendung nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid genannten Zwecks verwendet werden darf (Absatz 1.1) und nur bis zu der für jede Maßnahmenkategorie vorgesehenen Höhe, wobei die einzelnen Ausgabensätze überschritten werden dürfen, wenn die insgesamt verwendeten Mittel nicht die genehmigte Gesamtsumme übersteigen (Absatz 1.2). Darüber hinaus hat der Begünstigte innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks die Verwendung der Zuwendung nachzuweisen und zwar sowohl hinsichtlich des Ergebnisses als auch hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge, nachgewiesen mit Belegen (Quittungen usw.), (Absatz 6). Schließlich können Zuwendungen vom Begünstigten zurückgefordert werden, wenn sie nicht dem Zuwendungsbescheid gemäß verwendet wurden, eine nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben eingetreten ist oder falls der genannte Bericht über die Mittelverwendung vom Begünstigten nicht oder nicht rechtzeitig vorgelegt wurde.

#### 2.6. Der Markt für den Personennahverkehr mit Bussen im Landkreis Emsland

36. Der Markt für den Personennahverkehr mit Bussen im Landkreis Emsland ist in zwei große Gebiete aufgeteilt. Im südlichen Teil des Landkreises haben private Busunternehmen, darunter zwei der Beschwerdeführer (die Unternehmen Reinhard Bittner und Kalmer GmbH), ihre Busdienste zur Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd zusammengeschlossen (nachstehend 'VGE-Süd').
37. In Emsland Mitte und Nord bilden das RegioNetz-Mitte (bestehend aus der EEB und drei anderen privaten Busunternehmen) und die Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord (bestehend aus den übrigen Beschwerdeführern) die wichtigsten Verkehrsgemeinschaften für den Nahverkehr.

<sup>(16)</sup> Siehe § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes in der Fassung seiner Bekanntmachung vom 24. September 1980, Nds. GVBl. 1980, S. 359 ff., zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. November 2004, Nds. GVBl. 2004, S. 406 ff. — VORIS 92100 01.

<sup>(17)</sup> Siehe Straßenverkehrsordnung vom 16. November 1970, BGBl. 1970/I, S. 1565 ff., zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2006, BGBl. 2006/I, S. 3226.

<sup>(15)</sup> [www.lnv.niedersachsen.de/download/Verfahren\\_Haltestellenprogramm.pdf](http://www.lnv.niedersachsen.de/download/Verfahren_Haltestellenprogramm.pdf)

## 2.7. Schülerbeförderung — Rechtsrahmen und lokaler Markt im Landkreis Emsland

### 2.7.1. Übertragung der Zuständigkeit für die Schülerbeförderung vom Landkreis Emsland an die EEB

38. Nach § 3 des Gesellschaftsvertrags obliegt der EEB die Organisation des Schulverkehrs im Landkreis Emsland.
39. Mit Schreiben vom 11. Februar 1997 übertrug der Landkreis Emsland den gesamten Auftrag zur Durchführung des Schülerfreistellungsverkehrs auf die EEB, wofür die EEB einen Betrag von 3 934 541,82 EUR für das Jahr 1997 zugesagt bekam, auszahbar in monatlichen Raten. Die Beträge, die der Landkreis Emsland den Gemeinden für die Erstattung von eingereichten Schülerfahrkarten vergütet, werden über die EEB an die Gemeinden ausbezahlt (siehe Nummer 22). Der Landkreis Emsland stellt die erforderlichen Beträge der EEB zur Verfügung, die diese im Namen und für Rechnung des Landkreises an die Gemeinden weiterleitet. Die Beträge werden jeweils vom Landkreis Emsland angefordert, wenn die entsprechenden Abrechnungen von den Gemeinden vorliegen. Sollten sich durch eine Integration der bisher freigestellten Schulverkehre in den Linienverkehr Änderungen ergeben, wird ein geänderter Auftrag erteilt.
40. Laut Vereinbarung vom 12. Juni 1998 beauftragt der Landkreis Emsland die EEB mit der Organisation und finanziellen Abwicklung des Schülerverkehrs in diesem Landkreis. Gemäß dieser Vereinbarung erfolgt die Abwicklung der Zahlungen des Landkreises Emsland an die Linienunternehmen in den Bereichen Emsland Mitte und Nord durch die EEB. Als Gegenleistung erhält die EEB pauschal insgesamt 3 558,65 EUR jährlich. Die Vereinbarung verlängert sich jeweils stillschweigend um ein Jahr, sofern

sie nicht mindestens drei Monate vor Ablauf des Kalenderjahres gekündigt wird.

### 2.7.2. Der Markt für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland

41. Im südlichen Emsland wird die Schülerbeförderung überwiegend durch die VGE-Süd, und zwar als integrierter Schülerverkehr durchgeführt, für die diese Pauschalzahlungen auf der Grundlage eines mit dem Rechtsvorgänger der EEB, der EE, 1993 geschlossenen Vertrags erhält. Mit Gründung der EEB 1997 wurde dieser Vertrag durch einen gleich lautenden Vertrag zwischen dieser und der VGE-Süd ersetzt. Zum 21. Dezember 2005 hat die EEB diesen Vertrag gekündigt und durch ein System ersetzt, bei dem sie Schülerkarten von den Verkehrsunternehmen erwirbt, die die entsprechenden Strecken befahren. Der Kommission liegen weder die Verträge noch Angaben zu deren Inhalt vor.
42. In Emsland Mitte und Nord wurde der Schulverkehr sowohl in integrierter als auch nicht integrierter Form durchgeführt. Ursprünglich wurden den Beschwerdeführern die entsprechenden Aufträge über den Schülerfreistellungsverkehr direkt vom Landkreis Emsland erteilt. Nach Gründung der EIB und mit dem genannten Schreiben vom 11. Februar 1997 beauftragte der Landkreis Emsland die EEB mit der Durchführung des Schülerfreistellungsverkehrs. Daraufhin beauftragte die EEB private Busunternehmen (darunter die Beschwerdeführer) mit der Durchführung des Schülerfreistellungsverkehrs. Für die integrierte Schülerbeförderung in Emsland Mitte und Nord erwarb die EEB Schülerfahrkarten von den Busunternehmen.

## 2.8. Einschlägige finanzielle Unterstützung der EEB <sup>(18)</sup>

	1.	2.	3.	4.	5.
	Kapitalausstattung	Dividenden	„Verlustrücklage für ÖPNV-Leistungen“ <sup>(1)</sup>	„Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung“	Zuschüsse zu den Verwaltungskosten § 7 Absatz 4 (NNVG, RegG)
1997	11 658 593,93 <sup>(2)</sup>	327 594,11	3 160 667,25	4 288 074,35	291 676,68
1998	0	418 018,20	1 459 116,26	5 948 469,02	289 186,01
1999	0	—	1 429 351,28	6 163 333,16	290 918,94
2000	0	—	1 447 246,49	6 605 600,64	292 573,43
2001	0	—	1 558 738,18	7 117 944,37	291 157,65
2002	0	—	1 554 410,99	7 254 574,48	281 804,60
2003	0	—	1 514 260,59	7 520 739,17	283 702,10
2004	0	—	1 483 620,21	7 765 750,42	285 199,42

<sup>(18)</sup> Alle Zahlenangaben sind in Euro (€). Für den Zeitraum 1997 bis 2001 wurden die auf Deutsche Mark (DM) lautenden Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen in Euro (€), gestützt auf einen Umrechnungskurs von 1:1,9558 (€:DM) angegeben. Geringfügige Abweichungen zwischen den in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen angegebenen Zahlungen und den von Deutschland vorgelegten Zahlen sind auf die Umrechnung zurückzuführen. „—“ steht für „keine Angaben“ und „0“ bedeutet, dass keine finanzielle Unterstützung gewährt wurde.

	1.	2.	3.	4.	5.
	Kapitalausstattung	Dividenden	„Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen“ <sup>(1)</sup>	„Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung“	Zuschüsse zu den Verwaltungskosten § 7 Absatz 4 (NNVG, RegG)
2005	0	—	1 412 520,89	8 208 800,12	308 488,00
2006	0	0	0	8 022 784,94	248 642,42
2007	0	0	0	9 300 000,00 <sup>(3)</sup>	248 000,00 <sup>(3)</sup>
	6	7	8	9	
	Zuschüsse zum ÖPNV gemäß § 7 Absatz 5 NNVG, RegG	Zahlungen gemäß § 45a PBefG	Zuschüsse für den Um- und Neubau von Bushaltestellen gemäß § 7 Absatz 8 Nr. 1 NNVG, GVFG	Zuschüsse zum Projekt Discobus	
1997	0	—	0	0	
1998	0	—	0	0	
1999	0	—	0	0	
2000	0	—	0	25 564,59	
2001	0	—	0	76 693,78	
2002	0	—	0	77 000,00	
2003	0	—	0	77 000,00	
2004	0	—	0	0	
2005	85 000,00	[...] (*)	68 250,00	0	
2006	780 459,84 <sup>(4)</sup>	[...] (5)	65 426,00	0	
2007	—	—	0	0	

(1) Diese Zahlen sind den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Nr. 67.500 „Verlustausgleich für ÖPNV-Leistungen“ entnommen, wengleich sie nach den Angaben Deutschlands für Ausgleichsleistungen für die EEB eingestellt wurden, die der VGE-Städ Leistungen für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland erstattet hat.

(2) In dem Betrag sind das genehmigte Kapital in Höhe von 410 000,00 EUR zuzüglich der übertragenen Anteile an zwei Aktiengesellschaften im Wert von 11 248 593,93 EUR erfasst.

(3) Dieser Betrag erscheint in den Haushaltsvorausschätzungen, steht aber erst nach der Haushaltsberichtigung endgültig fest.

(4) Dieser Betrag umfasst folgende Kategorien: Förderung der Vermarktung und der Verbesserung der Fahrgastinformationen, einschließlich laufende Kosten des Mobilitätszentrale Emsland ([...] EUR), Kauf der Software DIVA-Geo für das Mobilitätszentrale ([...] EUR), Aufstellung eines Bushaltestellenregisters ([...] EUR), Fahrzeuge (Rufbus) ([...] EUR), Bushaltestellen ([...] EUR) sowie Software zur Planung des Personennahverkehrs ([...] EUR).

(5) Vorauszahlung für 2006 in Höhe von 80 % des Vorjahres-Betrags.

(\*) Geschäftsgeheimnis.

## 2.9. Detaillierte Beschreibung der Zahlungen des Landkreises Emsland an die EEB

### 2.9.1. Kapitalausstattung (Tabelle Spalte 1)

43. Bei ihrer Gründung brachte der Landkreis Emsland in die EEB genehmigtes Kapital in Höhe von 410 000 EUR ein. Gemäß dem Gesellschaftsvertrag erfolgte die Stammeinlage in Form einer Sacheinlage, die durch Ausgliederung des Eigenbetriebs EE aus dem Vermögen des Landkreises Emsland erbracht wurde. Dies geschah zum 31. Dezember 1996.
44. Darüber hinaus übertrug der Landkreis Emsland seine Anteile an zwei Aktiengesellschaften (RWG AG und EWE AG) im Wert von damals 22 Mio. DM (11 248 593,93 EUR) an die EEB. Diese Kapitalausstattung ist aus der Bilanz der EEB für das Haushaltsjahr 1998 unter der Position A III 2 „Wertpapiere des Anlagevermögens“ ersichtlich, die einen Wert von 18 864 863,00 DM

(9 645 599,24 EUR) für 1997 und 22 168 777,00 DM (11 334 889,56 EUR) für 1998 ausweist.

45. Aus den der Kommission vorliegenden Informationen geht nicht hervor, ob es sich hier um den genauen Wert der übertragenen Aktien handelt, zu welchem Stichtag die Übertragung erfolgte, zu welchem Zweck dies geschah und ob die Aktien sich noch im Besitz der EEB befinden.

### 2.9.2. Dividenden auf die Anteile an der RWE AB und EWE AG (Tabelle Spalte 2)

46. [...]. Den von Deutschland vorgelegten Angaben zufolge wurden ab 2006 die Dividenden wieder an den Landkreis Emsland als Anteilseigner ausgezahlt. Der Kommission liegen Angaben zur genauen Höhe der Dividenden nur für die Jahre 1997 und 1998 vor, jedoch keine Zahlen für die Jahre 1999 bis 2005. Ferner bleibt unklar, zu welchem Termin die Vereinbarung über die Einbehaltung der Dividenden geschlossen wurde.

47. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die Dividenden der EEB als Pauschalausgleich für die Rückerstattungen an die VGE-Süd überlassen wurden im Gegenzug für deren Aufwendungen für die 1997 vertraglich vereinbarten Schülerbeförderungsdienste in Emsland Süd (siehe Nummer 41), zusammen mit den in der Tabelle Spalte 3 aufgeführten Finanzhilfen in den Jahren 1997 bis 2005 (siehe Nummer 48).

#### 2.9.3. ‚Verlustrausgleich für ÖPNV-Leistungen‘ (Tabelle Spalte 3)

48. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Position 67.500 ‚Verlustrausgleich für ÖPNV-Leistungen‘ aufgeführte Finanzhilfe als Pauschalausgleich für die Rückerstattungen der EEB an die VGE-Süd vorgesehen war, im Gegenzug für deren Aufwendungen für die 1997 vertraglich vereinbarten Schülerbeförderungsdienste in Emsland Süd (siehe Nummer 41), zusammen mit den in der Tabelle Spalte 2 aufgeführten Finanzhilfen (siehe Nummer 46) in den Jahren 1997 bis 2005. Das genaue Datum der Überweisung von Finanzmitteln für 1997 ist der Kommission nicht bekannt.

#### 2.9.4. ‚Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung‘ (Tabelle Spalte 4)

49. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass der in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Position 67.510 ‚Erstattung der Kosten für die Schülerbeförderung‘ aufgeführte Zuschuss dazu bestimmt war, den Aufwand der EEB für die Organisation von Schülerbeförderungen in Emsland Mitte und Emsland Nord (siehe Nummer 42) sowie — nach Beendigung des Vertrags mit VGE-Süd mit Wirkung vom 31. Dezember 2005 — auch in Emsland Süd zu ersetzen.

50. Das genaue Datum der Überweisung von Finanzmitteln für 1997 ist der Kommission nicht bekannt. Der Kommission wurde zwar das Schreiben vom 11. Februar 1997 übermittelt, durch das die EEB mit der Durchführung sämtlicher Schülerfreistellungsverkehre im Landkreis Emsland beauftragt wird, wofür Erstattungszahlungen in Höhe von insgesamt 3 934 541,82 EUR für das Jahr 1997 in monatlichen Raten zugesagt werden, der Betrag selbst entspricht jedoch keinem der für 1997 angegebenen Beträge, weder in Spalte 3 noch in Spalte 4. Falls es sich dabei um einen Teil der in Spalte 4 aufgeführten Zahlungen handelt, so ist das genaue Überweisungsdatum der verbleibenden Summe nicht klar.

#### 2.9.4.1. Behauptungen der Beschwerdeführer

51. Die Beschwerdeführer bringen vor, aufgrund der geringen Anzahl von Unternehmen, die Schülerbeförderungen für die EEB vornehmen, zu wissen, dass die dem betreffenden Verkehrsunternehmen von der EEB gezahlten Erstattungen sich auf ungefähr 11 000 000,00 DM (5 624 300,00 EUR)

beliefen, und dass die Differenz zu den Zahlungen des Landkreises Emsland somit von der EEB einbehalten und den Beschwerdeführern zufolge zur Quersubventionierung unrentabler Geschäftsfelder verwendet wurde. Daneben weisen sie auf einen angeblich erheblichen Anstieg der hier in Spalte 4 aufgeführten Kosten für die Schülerbeförderung zwischen 1997 und 2001 hin.

#### 2.9.4.2. Stellungnahme Deutschlands

52. Deutschland weist seinerseits auf die Gesamtkosten der Schülerbeförderung im Jahr 1996, also vor der Privatisierung der EEB, in Höhe von 7 515 936,46 EUR hin, und macht geltend, dass im Hinblick auf den Betrag von 1997 (7 448 741,60 EUR), also nachdem die EEB in eine Gesellschaft privaten Rechts umgewandelt und mit der Organisation der Schülerbeförderung beauftragt wurde, kein abrupter Anstieg der Schülerbeförderungskosten zu verzeichnen sei. Ferner weist Deutschland darauf hin, dass der Anstieg der Gesamtkosten der Schülerbeförderung zwischen 1997 und 2006 auf gestiegene Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr sowie auf einen Anstieg der Ausgleichszahlung an die VGE-Süd im Jahr 2000 zurückgehe.

#### 2.9.5. Finanzhilfen für Verwaltungskosten des öffentlichen Personennahverkehrs aus Bundesmitteln gemäß § 7 Abs. 4 NNVG (Tabelle Spalte 5)

53. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Position 71.510 ‚Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn aus dem Verwaltungskostenanteil des Landes‘ aufgeführte Finanzhilfe aus Mitteln stamme, die dem Landkreis Emsland auf der Grundlage von § 7 Abs. 4 NNVG (siehe Nummer 31) vom Land Niedersachsen gewährt werden, und zum Ausgleich der Kosten bestimmt sei, die der EEB bei der Wahrnehmung der ihr vom Landkreis Emsland übertragenen öffentlichen Aufgaben (siehe Nummer 12), insbesondere bei der Erstellung des NVP, entstehen. Das genaue Datum der Überweisung von Finanzmitteln für 1997 ist der Kommission nicht bekannt.

#### 2.9.6. Finanzhilfen für den öffentlichen Personennahverkehr aus Bundesmitteln gemäß § 7 Abs. 5 NNVG (Tabelle Spalte 6)

##### 2.9.6.1. Allgemeiner Überblick

54. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Position 71.500 ‚Zuwendungen nach dem NNVG‘<sup>(19)</sup> aufgeführte Finanzhilfe zu folgenden Zwecken bestimmt sei:
- Vermarktungsförderung und Verbesserung der Fahrgastinformationen einschließlich Betriebskosten der Mobilitätszentrale — [...] EUR (2005) und [...] EUR (2006),

<sup>(19)</sup> Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die Beschreibung der Kategorie 71.500 in den Haushaltsvorausschätzungen 2006 ‚Zuwendungen an die Emsländische Eisenbahn nach dem NNVG‘ falsch sei, da der aufgeführte Betrag nicht ausschließlich der EEB zugeführt worden sei. Daher wurde diese Kategorie in den Haushaltsvorausschätzungen 2007 empfängerneutral in ‚Zuwendungen nach dem NNVG‘ umbenannt.

- Erwerb der Software DIVA-Geo als Kartengrundlage für die Mobilitätszentrale ([...] EUR),
- Erstellung eines Bushaltestellen-Registers ([...] EUR),
- Fahrzeuge für ein Rufbus-System ([...] EUR),
- Buswartehallen ([...] EUR),
- Erwerb von Software für die Personennahverkehrsplanung ([...] EUR).

55. Neben der EEB hat ein Verkehrsverbund von mehreren Landkreisen und einigen Gemeinden Finanzhilfen gemäß § 7 Abs. 5 NNVG erhalten. Deutschland hat Tabellen unter der Überschrift ‚Verwendungsnachweis Regionalisierungsmittel 2005/2006‘ übermittelt, worin die Ausgaben für die einzelnen oben genannten Kategorien aufgeführt sind.

#### 2.9.6.2. Rufbus-System

56. In Bezug auf Finanzhilfen für Fahrzeuge für ein Rufbus-System ([...] EUR) hat Deutschland der Kommission mitgeteilt, dass der Landkreis Emsland ein Rufbus-System einzurichten gedenke, um das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs außerhalb von Schultagen und -zeiten zu verbessern, insbesondere angesichts des Umstandes, dass der Landkreis Emsland der zweitgrößte deutsche Landkreis ist, wenngleich mit einer sehr geringen Bevölkerungsdichte.
57. Bei einem Rufbus-System verkehrt ein Bus auf einer bestimmten Strecke nur dann, wenn potenzielle Fahrgäste dem Busunternehmen zuvor telefonisch mitgeteilt haben, dass sie den Bus zu einer bestimmten Zeit nutzen möchten. So können Leerfahrten vermieden und das Angebot vergrößert werden.
58. Dazu erwirbt die EEB geeignete neue Busse, und der Landkreis Emsland trägt die entsprechenden Anschaffungskosten. Die EEB vermietet die Busse an interessierte Verkehrsunternehmen — das sind potenziell alle im Landkreis tätigen — auf der Grundlage eines Standardvertrags, der vorsieht, dass die Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Instandhaltungskosten tragen, aber keinerlei Mietgebühr bezahlen müssen. Die EEB bleibt Eigentümerin der Busse. Die EEB kann ihrerseits die Busse auf den Strecken nutzen, für die sie entsprechende Linienverkehrsgenehmigungen besitzt.
59. Mehrere Verkehrsunternehmen haben Interesse an der Erbringung von Rufbus-Diensten mit solchen Bussen bekundet. Daraufhin schaffte die EEB vier neue Busse an und der Landkreis Emsland trug die Anschaffungskosten. Allerdings hat die EEB bislang keine Mietverträge mit anderen Unternehmen geschlossen. Daher nutzt nun die EEB diese vier Busse auf Strecken, für die sie entsprechende Linienverkehrsgenehmigungen besitzt.

#### 2.9.7. Zuschüsse zum Projekt Discobus (Tabelle Spalte 9)

60. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die in Spalte 9 aufgeführten Zahlungen an die EEB gewährt wurden zur Unterstützung eines Nachtbussystems mit der Bezeichnung ‚Nachtexpress‘ in Emsland Mitte und Emsland Nord, das vom Tarifverband RegioNetz-Mitte (dem u. a. die EEB angehört, siehe Nummer 37) eingeführt und betrieben wurde, sowie für ein entsprechendes System in Emsland Süd, das von der VGE-Süd eingeführt und betrieben wurde (siehe Nummer 36). Den von Deutschland übermittelten Informationen zufolge war die EEB für die Weiterleitung der Finanzmittel an RegioNetz-Mitte und VGE-Süd zuständig.

### 2.10. Detaillierte Beschreibung der Zahlungen Niedersachsens an die EEB

#### 2.10.1. Zahlungen gemäß § 45a PBefG (Tabelle Spalte 7)

61. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die LNVG die in Spalte 7 aufgeführten Finanzmittel im Auftrag des Landes Niedersachsen an die EEB überwiesen hat; auf derselben Grundlage wurden auch Finanzmittel an andere Verkehrsunternehmen des Landkreises Emsland überwiesen, darunter die Beschwerdeführer. Angaben zu den (endgültigen) Beträgen für die Jahre 1997 bis 2004 und 2006 hat die Kommission nicht erhalten. Ihr liegen auch keine Informationen über eine Vorauszahlung für 2007 vor.

#### 2.10.2. Zuschüsse für den Um- und Neubau von Bushaltestellen gemäß § 7 Abs. 8 Nr. 1 NNVG im Rahmen des Haltestellenprogramms (Tabelle Spalte 8)

62. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die Beträge für 2005 der EEB von der LNVG mit Schreiben vom 25. Juli 2005 für den Um- und Neubau von acht Bushaltestellen im Landkreis Emsland<sup>(20)</sup> sowie mit Schreiben vom 18. Mai 2006 für den Um- und Neubau von 17 Bushaltestellen im Landkreis Emsland<sup>(21)</sup> gewährt wurden.

### 3. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

63. Nach Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und sofern nicht eine der Ausnahmen nach Artikel 87 Absatz 2 gilt oder eine Freistellung nach Artikel 87 Absatz 3 erteilt wurde.

<sup>(20)</sup> Siehe Prüfbericht zum Um- und Ausbau von 8 Haltestellen im Landkreis Emsland vom 7. Juli 2005 (Anlage 9 der von Deutschland mit Schreiben vom 22. Juni 2007 übermittelten Informationen).

<sup>(21)</sup> Siehe Prüfbericht zum Um- und Ausbau von 17 Haltestellen im Landkreis Emsland vom 11. Mai 2006 (Anlage 9 der von Deutschland mit Schreiben vom 22. Juni 2007 übermittelten Informationen).

### 3.1. Vorliegen staatlicher Beihilfen

#### 3.1.1. Verwendung staatlicher Mittel

##### 3.1.1.1. Zahlungen des Landkreises Emsland

64. Alle fraglichen Finanzhilfen, die vom Landkreis Emsland gewährt wurden (Spalten 1-6, 9), fallen unter den Begriff der staatlichen Mittel im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags, da der Landkreis Emsland Finanzmittel direkt an die EEB überwiesen hat.
65. Die Dividenden waren nach Übertragung der Aktien an die EEB zum Zeitpunkt ihrer Ausschüttung zwar nicht mehr staatliches Eigentum, sie sind jedoch im Zusammenhang und gemeinsam mit der Übertragung der Aktien selbst zu sehen und zu bewerten, aufgrund deren sie als Vermögenswerte der EEB anfielen. Bei den Dividenden handelt es sich daher um staatliche Mittel.

##### 3.1.1.2. Zahlungen Niedersachsens durch die LNVG

66. Die der EEB vom Bundesland Niedersachsen geleisteten Zahlungen (Spalten 7, 8) wurden von der LNVG weitergeleitet, an der Niedersachsen sämtliche Anteile hält.
67. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (nachfolgend ‚EuGH‘) in der Rechtssache *Stardust Marine* <sup>(22)</sup> stellt der Umstand, dass der Staat oder eine staatliche Stelle (unmittelbar oder mittelbar) der einzige Anteilseigner an einem Unternehmen ist, ein deutliches Indiz dafür dar, dass eine von diesem Unternehmen gewährte Beihilfe dem Staat zugerechnet werden kann; allerdings ist dieser Umstand an sich für eine derartige Qualifizierung nicht ausreichend. In weiterer Ausführung dieses Punktes hat der EuGH festgestellt, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird, da ein öffentliches Unternehmen je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln kann. Daher war außerdem zu prüfen, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise an der Gewährung der Beihilfe beteiligt waren.
68. Die Zurechenbarkeit einer Beihilfe an den Staat kann aus folgenden Indizien abgeleitet werden: der Umstand, dass die betreffende Stelle die angefochtene Entscheidung nicht ohne Berücksichtigung der Anforderungen öffentlicher

Stellen treffen konnte oder der Umstand, dass diese Unternehmen den Anweisungen von Regierungsbehörden Rechnung tragen mussten <sup>(23)</sup>; mögliche weitere Indizien sind die Eingliederung des öffentlichen Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind <sup>(24)</sup>.

69. Gemäß § 8 NNVG obliegt der LNVG (u. a.) die Wahrnehmung der öffentlichen Aufgabe der Koordinierung und Genehmigung von Subventionen im Nahverkehr im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts. Sie unterliegt dabei wie eine eigene Dienststelle der Aufsicht des zuständigen Ministeriums, das in jedem Einzelfall verbindliche Anweisungen geben kann. Die LNVG führt keine Verkehrsdienste durch. Es ist bereits fraglich, ob die LNVG überhaupt ein Unternehmen ist. Jedenfalls ist sie hier nur formal von der Landesregierung Niedersachsens getrennt, deren unmittelbarem Einfluss sie in jedem Einzelfall — nicht nur in Fragen der Rechtmäßigkeit, sondern auch in Fragen der Zweckmäßigkeit — unterliegt. Sie nimmt also ihre öffentlichen Aufgaben wie eine Behörde des Bundeslandes Niedersachsen wahr. Daher ist jeder einzelne Fall der Subventionsgewährung auch Niedersachsen zurechenbar.

#### 3.1.2. Unterstützung einer wirtschaftlichen Tätigkeit

70. Um in den Geltungsbereich des Beihilferechts zu fallen, muss der Empfänger die Kriterien für ein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 ff. des EG-Vertrags erfüllen. Nach ständiger Rechtsprechung umfasst der Begriff ‚Unternehmen‘ jede Organisation, die einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung <sup>(25)</sup>. Jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, ist eine wirtschaftliche Tätigkeit <sup>(26)</sup>. Bei der Entscheidung der Frage, ob eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art ist, wird geprüft, ob die betreffende Tätigkeit zumindest grundsätzlich von einem privatwirtschaftlichen Unternehmen zum Erzielen von Gewinn ausgeübt werden könnte. Falls ein privatwirtschaftliches Unternehmen einer bestimmten Tätigkeit nicht nachgehen könnte, wäre eine Anwendung des Wettbewerbsrechts sinnlos <sup>(27)</sup>.

<sup>(22)</sup> EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Sammlung 2002, RN 51 ff.

<sup>(23)</sup> EuGH, verbundene Rechtssachen C-67, 68, 70/85, Van der Kooy gegen Kommission, RN 37; C-303/88, Italien gegen Kommission, RN 11 ff.; C-305/89, Italien gegen Kommission, RN 13 ff.

<sup>(24)</sup> EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Sammlung 2002, RN 56.

<sup>(25)</sup> EuGH, Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser, RN 21; Rechtssache C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances u. a. gegen Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, RN 14 sowie Rechtssache C-55/96, Job Centre, RN 21.

<sup>(26)</sup> EuGH, Rechtssache 118/85, Kommission gegen Italien, RN 7.

<sup>(27)</sup> Schlussanträge von Generalanwalt Jacobs in den verbundenen Rechtssachen C-264/01, C-306/01, C-354/01 und C-355/01, AOK Bundesverband, RN 28, in Bezug auf EuGH, Rechtssache C-41/90, Höfner und Elser, RN 31, und Rechtssache C-244/94 Fédération française des sociétés d'assurance, RN 21.

71. Zu den nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten gehören Tätigkeiten, die naturgemäß Vorrechte des Staates sind, zum Beispiel Gewährleistung der inneren und äußeren Sicherheit, Rechtspflege, Außenbeziehungen, Bildungswesen, soziale Grundabsicherung sowie weitere typischerweise von Behörden wahrgenommene Aufgaben, insbesondere die Ausübung offizieller öffentlicher oder hoheitlicher Befugnisse <sup>(28)</sup>.
72. Falls eine Organisation mehreren verschiedenen Tätigkeiten nachgeht, die teilweise als wirtschaftlich und teilweise als nicht wirtschaftlich angesehen werden können, so muss — falls die Tätigkeiten voneinander getrennt werden können — jede Tätigkeit separat betrachtet werden <sup>(29)</sup>.

### 3.1.2.1. Schienengüterverkehr und Personenkraftverkehr

73. Die EEB bietet Verkehrsdienste im Schienengüterverkehr und Personenkraftverkehr an. Die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten ist offensichtlich eine wirtschaftliche Tätigkeit. Dasselbe gilt im vorliegenden Fall für den von der EEB durchgeführten Busverkehr, selbst wenn diese nicht über eigene Fahrzeuge und entsprechendes Personal verfügt und die Verkehrsdienste daher nicht selbst, sondern durch Unterauftragnehmer und insbesondere durch ihre Tochtergesellschaft EVG erbringt. Jedenfalls verfügt die EEB derzeit über mehrere LVG gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 und § 42 PBefG für Buslinien im Landkreis Emsland. Über einige dieser Genehmigungen verfügt die EEB bereits seit ihrer Gründung. Es besteht Wettbewerb um den Erhalt dieser Genehmigungen, und wer sich dabei durchsetzt, kann darüber bestimmen, zu welchen — insbesondere finanziellen — Bedingungen (z. B. Anteil an den Beförderungsentgelten) der Betrieb der betreffenden Strecke an Subunternehmer vergeben wird. Deshalb könnte ein privatwirtschaftliches Unternehmen dieser Tätigkeit nachgehen, um Gewinn zu erzielen. Die EEB ist auch insofern ein Unternehmen, als sie die oben genannten Busverkehrsdienste erbringt.

<sup>(28)</sup> EuGH, Rechtssache C-364/92, SAT/Eurocontrol — Einrichtung, die den Luftraum kontrolliert und überwacht und Gebühren für die Benutzung seines Flugsicherungssystems erhebt; Rechtssache C-343/95, Diego Cali & Figli, RN 14 ff. — privatrechtliche Einrichtung, die einen Seehafen zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung überwacht; Rechtssache 263/86, Humbel — Staat will mit der Errichtung und Erhaltung eines Bildungssystems keine gewinnbringende Tätigkeit aufnehmen, sondern erfüllt seine Aufgabe auf sozialem, kulturellem und bildungspolitischem Gebiet; verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91 Poucet und Pistre, RN 17 — Einrichtungen, die mit der Verwaltung gesetzlich vorgeschriebener Sozialversicherungssysteme wie der Pflichtkrankenversicherung betraut sind, welche auf dem Solidaritätsprinzip beruhen und keinen Gewinnzweck verfolgen und bei denen die Leistungen unabhängig von der Höhe der Beiträge erbracht werden, erfüllen eine Aufgabe mit rein sozialem Charakter und üben keine wirtschaftliche Tätigkeit aus; s. Mitteilung der Kommission — Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa, KOM(2000) 580 endg., S. 13 ff., RN 28 ff.; Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, KOM(2003) 270 endg., S. 14, RN 43 ff.

<sup>(29)</sup> EuGH, Rechtssache C-364/92, SAT Fluggesellschaft, RN 19 ff.; EuGEI, Rechtssache T-128/98, Aéroports de Paris gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, RN 112 ff., bestätigt vom EuGH, Rechtssache C-82/01 P, gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, RN 75 ff.

### 3.1.2.2. Schülerbeförderung (Tabelle Spalten 4 und 7)

74. Deutschland bringt vor, dass die EEB nicht als Unternehmen agiert, da sie die öffentliche Aufgabe der Organisation von Schülerbeförderungen im Auftrag des Landkreises Emsland wahrnimmt, dem diese Aufgabe gemäß § 114 NsChG obliegt (s. Nummer 21). Die EEB habe daher lediglich hoheitliche Aufgaben wahrgenommen und infolge der formellen Aufgabenprivatisierung abgerechnet, wobei die rechtliche Trennung der einzige Unterschied gegenüber der Durchführung dieser Aufgaben durch eine eigene Dienststelle gewesen sei.
75. Gemäß dem Schreiben des Landkreises Emsland vom 11. Februar 1997 (siehe Nummer 39), erhielt die EEB für 1997 eine Rückzahlung in Höhe von 3 934 541,82 EUR für die Durchführung von Schülerfreistellungsverkehren im Landkreis. Wie oben erläutert, ist nicht klar, welcher Spalte diese Zahlung zuzuordnen ist (siehe Nummer 50). Dem Anschein nach hing die Höhe der Zahlung nicht von den tatsächlichen Kosten ab, die der EEB bei (der Organisation) der Durchführung von Schülerbeförderungen entstanden. Offenbar hat die EEB das Geld nicht einfach an potenzielle Subunternehmer weitergereicht, sondern erhielt einen Pauschalbetrag für die Vermittlung von Verträgen über Schülerbeförderungen, was es ihr ermöglichte, durch Begrenzung der von den Subunternehmern für die Durchführung der betreffenden Verkehrsdienste in Rechnung gestellten Gesamtsummen Gewinne zu erzielen. Damit agierte die EEB dem Anschein nach als Wirtschaftssubjekt.
76. In Bezug auf den integrierten Schülerverkehr war die EEB lediglich ein Mittler, über den der Landkreis Emsland die Finanzmittel zum Erwerb von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr an die Gemeinden auszahlte, nachdem diese der EEB die entsprechenden Beträge nach der endgültigen Berichtigung mitgeteilt hatten. Die entsprechenden Zahlungen sind in Spalte 7 aufgeführt. Die EEB scheint für diese Tätigkeiten keine Rückerstattung erhalten zu haben. Die bloße Weiterleitung von Finanzmitteln im Namen und auf Rechnung einer Behörde ohne jegliche Vergütung ist keine Tätigkeit, der ein privatwirtschaftliches Unternehmen zur Erzielung von Gewinnen nachgehen würde und kann daher nicht als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen werden.
77. Im Rahmen des Vertrags vom 12. Juni 1998 (siehe Nummer 40) war die EEB für die Gesamtorganisation des Schülerverkehrs im Landkreis zuständig, insbesondere für die Anweisung der Zahlungen an Linienverkehrsunternehmen, die die Schülerbeförderungen in Emsland Mitte und Emsland Nord durchgeführt haben. Die entsprechenden Zahlungen an Busunternehmen sind in Spalte 4 aufgeführt. Als Gegenleistung erhielt die EEB pauschal insgesamt 3 558,65 EUR jährlich. Im Rahmen dieses Vertrags agierte die EEB als Mittler, der die Erstattungszahlungen für den Landkreis Emsland an die Unternehmen weiterleitete, die die Verkehrsdienste erbrachten, und erhielt dafür eine Gegenleistung, die lediglich die Verwaltungskosten deckte, die der EEB bei der Organisation der Durchführung von Schülerbeförderungen

entstanden. Unter der Annahme, dass dies tatsächlich zutrifft, würde die betreffende Tätigkeit von einem privatwirtschaftlichen Unternehmen nicht zur Erzielung von Gewinnen durchgeführt werden und kann daher nicht als wirtschaftliche Tätigkeit angesehen werden. Allerdings hegt die Kommission diesbezüglich Zweifel, da unklar ist, ob die EEB die in Spalte 4 aufgeführten Beträge vollständig an Busunternehmen weitergeleitet hat (siehe die in Abschnitt 51 angeführten Behauptungen des Beschwerdeführers).

78. In Bezug auf die Schülerbeförderung in Emsland Süd hat Deutschland der Kommission mitgeteilt, dass die in Spalte 2 aufgeführten Dividenden und die in Spalte 3 aufgeführten Zahlungen ausschließlich für Ausgleichsleistungen an die VGE-Süd zwischen 1997 und 2005 bestimmt waren und von der EEB lediglich an die VGE-Süd weitergeleitet wurden. Falls dies zutrifft, agierte die EEB für die Zwecke dieser Zahlung nicht als Wirtschaftssubjekt. Allerdings wurde dieser Vertrag der Kommission nicht übermittelt, um einen Vergleich der an die EEB gezahlten/von der EEB einbehaltenen Beträge mit der an die VGE-Süd zu zahlenden Ausgleichsleistung zu ermöglichen.

79. Deshalb ist anhand der Informationen, die der Kommission vorliegen, nicht zu klären, auf welcher Grundlage die in Spalte 3 und 4 aufgeführten Zahlungen geleistet wurden — etwa ob und gegebenenfalls in welchem Umfang der in dem Schreiben vom 11. Februar 1997 enthaltene Vertrag durch den Vertrag vom 12. Juni 1988 (vollständig) ersetzt wurde und in welchem Verhältnis der Vertrag zwischen der EEB und der VGE-Süd zu diesen Verträgen steht. Deshalb kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt die Auffassung Deutschlands, diese Zahlungen fielen nicht in den Geltungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags, da sie nur zu Tätigkeiten beitragen, die nicht wirtschaftlicher Art sind, nicht ohne Vorbehalt akzeptieren.

### 3.1.2.3. Verwaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufstellung des NVP, Einrichtung und Betrieb der Mobilitätszentrale usw.)

80. Deutschland bringt vor, dass die EEB wie bei der Organisation von Schülerbeförderungen nur öffentliche Aufgaben im Namen des Landkreises Emsland wahrnimmt, dem diese Aufgabe gemäß § 7 Abs. 4 NNVG (s. Nummer 17, 31) obliegt.

81. Wie oben (siehe Nummer 18 ff.) festgestellt, ist der NVP ein rechtliches Instrument, mittels dessen der Landkreis Emsland die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs über die nächsten fünf Jahre bestimmt. Bei der Gesamtplanung müssen sich die Gemeinden des Landkreises Emsland und die Aufsichtsbehörde, die in diesem Gebiet Linienverkehrsgenehmigungen vergibt, an den NVP halten. Diese Art der Planung ist naturgemäß ein Vorrecht des Staates, da sie die Ausübung offizieller öffentlicher Befugnisse darstellt. Die EEB erstellt zwar nur einen

Entwurf des NVP, der zur Erlangung von Rechtskraft vom Kreistag des Landkreises Emsland erörtert und angenommen werden muss, und erhält dafür eine Vergütung, doch ist sie immer noch hinreichend in die Ausübung offizieller öffentlicher Befugnisse eingebunden. Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Erstellung des NVP-Entwurfs durch die EEB zur Annahme durch den Kreistag keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt.

82. Gleichwohl bleibt unklar, auf welche anderen Tätigkeiten sich die Deckung der Verwaltungskosten des öffentlichen Personennahverkehrs erstreckt. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Erstellung des NVP die einzige Tätigkeit ist, auf die sich die Kostendeckung bezieht, da die in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen angeführten Zahlen ungeachtet des Umstandes, dass der NVP nur einmal alle fünf Jahre erstellt werden muss, stets stabil blieben.

83. Sollte die Erstattung der Verwaltungskosten auch die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Mobilitätszentrale einschließen, dann hätte die EEB einen Teil der Verwaltungskostenerstattung für die Ausübung einer Wirtschaftstätigkeit erhalten. Die Mobilitätszentrale stellt Informationen (z. B. über Strecken, Fahrpläne und Entgelte) sowie Kontakte und Adressen in Bezug auf den regionalen und überregionalen Bus- und Schienenverkehr bereit. Für ihre Dienste berechnet sie ihren Kunden zwar keine Gebühr, doch fördert diese Tätigkeit die eigene Wirtschaftstätigkeit im Straßen- und Schienenverkehr (siehe Abschnitt 73) und stellt daher selbst eine Wirtschaftstätigkeit dar<sup>(30)</sup> und zwar ungeachtet des Umstandes, dass die Zentrale offenbar auch Informationen u. a. über die Strecken anderer Verkehrsbetreiber, die keinen finanziellen Beitrag zur Zentrale leisten, bereitstellt.

84. Da für die Kommission nicht klar ist, auf welche weiteren Tätigkeiten neben der Erstellung des NVP sich die fragliche Kostenerstattung bezieht, kann jedenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass die EEB wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgeht, für die sie finanzielle Unterstützung in Form von Verwaltungskostenerstattungen erhält.

### 3.1.2.4. Weiterleitung der Zuschüsse zum Projekt Discobus (Tabelle Spalte 9)

85. In Bezug auf die in Spalte 9 aufgeführten Zahlungen hat die EEB nicht als Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags agiert. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die Finanzmittel lediglich an RegioNetz-Mitte und VGE-Süd, die die Nachtbusdienste erbringen, weitergeleitet wurden. Diese Erklärung ist für die Kommission zufriedenstellend, da die genaue Höhe des Betrages ermittelt wurde und sich keine weiteren Zweifel ergaben, die die Möglichkeit einer anderweitigen Verwendung des Geldes nahelegen. Die bloße Weiterleitung von Finanzmitteln im Namen einer Behörde, die öffentliche Aufgaben wahrnimmt, ohne Marge für eine über die Erstattung der Verwaltungskosten hinausgehende Vergütung stellt keine wirtschaftliche Tätigkeit dar.

<sup>(30)</sup> Über diese Frage hat die Kommission bereits implizit entschieden, siehe N 604/03, Landkreis Wittenberg, K(2005) 1847 endg., siehe Nummer 24 und 32 ff. sowie 42-44.

### 3.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

#### 3.1.3.1. Kapitalausstattung und Übertragung von Aktien (Tabelle Spalte 1)

86. Die Kommission stellt fest, dass die ursprüngliche Kapitalausstattung mit Sacheinlagen im Wert von 410 000 EUR den Vermögenswerten der Verwaltungsabteilung entspricht, die die Tätigkeiten der EEB vor deren Umwandlung in ein privatwirtschaftliches Unternehmen ausgeübt hat. Es bestehen also keine Hinweise darauf, dass die Kapitalausstattung eine staatliche Beihilfe darstellen könnte.
87. Die Kommission verfügt nur über sehr wenige Informationen in Bezug auf die Übertragung der Anteile an der RWE AG und der EWG AG. Insbesondere ist unklar, zu welchem Zeitpunkt die Aktien übertragen wurden und ob sie Teil der ursprünglichen Kapitalausstattung der EEB sind oder eine Kapitalaufstockung darstellen, die zum Zeitpunkt der Privatisierung EEB nicht vorgesehen war. Um zu ermitteln, ob die Kapitalausstattung beziehungsweise Kapitalaufstockungen von Gesellschaften einen wirtschaftlichen Vorteil für den Empfänger darstellen, wendet die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalanlegers an. Danach liegt keine staatliche Beihilfe vor, wenn der Staat Finanzmittel zu Konditionen bereitstellt, die für einen unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden privaten Kapitalgeber annehmbar wären.
88. In der Regel ist die Kommission der Auffassung, dass dies der Fall ist, wenn private Aktionäre sich in einem im Verhältnis zur Anzahl ihrer Anteile erheblichem Umfang und zu denselben Bedingungen wie der öffentliche Investor an der Operation beteiligen<sup>(31)</sup>. Im vorliegenden Fall hat allerdings kein privater Investor sich an der Kapitalprize für die EEB beteiligt.
89. Deshalb muss geprüft werden, ob ein privater Investor einer Größe, die jener der Verwaltungsbehörden entspricht, unter ähnlichen Umständen Kapital in dieser Höhe bereitgestellt hätte, wenngleich das Vorgehen eines privaten Investors — mit dem der marktwirtschaftliche Ziele verfolgende öffentliche Investor zu vergleichen ist — nicht notwendigerweise das eines Kapitalgebers sein muss, der relativ kurzfristige Erträge anstrebt, aber doch zumindest dem eines Unternehmens oder Konzerns entsprechen muss, das bzw. der eine allgemeine oder spezifische Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Ertragsaussichten leiten lässt<sup>(32)</sup>.
90. Die von der Kommission normalerweise für diese Prüfung angewandte Methode besteht darin, die Höhe der Investition mit der Höhe des voraussichtlichen Ertrags zu vergleichen<sup>(33)</sup>. Auf diese Weise prüft die Kommission, ob die Struktur und die Zukunftsaussichten der Gesellschaft innerhalb eines angemessenen Zeitraums normale Erträge

in Form von Dividendenzahlungen oder Wertzuwachs gegenüber anderen verfügbaren Investitionsmöglichkeiten erwarten lassen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Investor wird Kapital in der Regel dann bereitstellen, wenn der Nettogegenwartswert der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus dem betreffenden Projekt (die dem Investor durch Dividendenzahlungen und/oder Wertsteigerungen risikobereinig erwachsen) den Wert des bereitgestellten Kapitals übersteigen. Ersatzweise kann zu diesem Zweck der interne Zinsfuß der Investition in das Unternehmen im betrachteten Basisszenario mit einer jährlichen Mindestrendite (der sogenannten Rentabilitätsschwelle oder ‚hurdle rate‘) verglichen werden, wobei typische Renditen für praktisch risikofreie Investitionen als Grundlage herangezogen und um eine Risikoprämie erhöht werden<sup>(34)</sup>.

91. Deutschland hat der Kommission keinerlei Informationen dazu übermittelt, ob und auf welcher Grundlage der Landkreis Emsland bei der Übertragung der fraglichen Finanzmittel auf die EEB normale Erträge seiner Investitionen innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwartete. Die Nichterfüllung dieser Anforderungen kann daher nicht ausgeschlossen werden, insbesondere was die Übertragung der Anteile an der RWE AG und der EWE AG betrifft.
92. In Bezug auf die folgenden Zahlungen (Abschnitte 3.1.3.2 bis 3.1.3.6) behauptet Deutschland, dass es sich dabei entweder um Aufwandsentschädigungen für die Wahrnehmung prinzipiell öffentlicher Aufgaben oder um die bloße Weiterleitung von Finanzmitteln durch die EEB an Unternehmen handelte, die Dienstleistungen für die EEB im Auftrag des Landkreises Emsland erbrachten. Sie würden somit keinen wirtschaftlichen Vorteil darstellen, sondern nur Ausgaben einer Behörde in Erfüllung ihrer Aufgaben entsprechen und wären somit der Zuweisung von Finanzmitteln an eine interne Dienststelle vergleichbar.

#### 3.1.3.2. Finanzhilfen für die Schülerbeförderung (Tabelle Spalten 2-4)

93. Die EEB organisiert den Schülerverkehr im Landkreis Emsland. Es ist nicht klar, in welcher Form sie dies tut, also ob die Beträge in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland von den tatsächlichen Ausgaben der EEB unabhängige Pauschalbeträge sind oder ob sie die Beträge darstellen, die die EEB lediglich an die Unternehmen weitergeleitet hat, welche die Verkehrsdienste erbrachten (siehe Abschnitt 74 ff.).
94. Selbst wenn Letzteres zutrifft, verfügt die Kommission über keine Informationen, um festzustellen, ob die von der EEB zur Vergütung der Verkehrsunternehmen, die Schülerbeförderung durchführten, erhaltenen bzw. einbehaltenen Finanzmittel den tatsächlichen Zahlungen der EEB an diese Unternehmen zuzüglich eines Verwaltungskostenausgleichs entsprechen.

<sup>(31)</sup> EuGEI, Rechtssache T-358/94, Air France gegen Kommission, RN 70.

<sup>(32)</sup> Rechtssache C-305/89, Kommission gegen Italien, RN 7; verbundene Rechtssachen C-278-280/92, Spanien gegen Kommission, RN 20-22; verbundene Rechtssachen T-126, 127/96, BFM, EFIM gegen Kommission, RN 79.

<sup>(33)</sup> Entscheidungen der Kommission 96/278/EG, Iberia, ABl. 1996, L 104, S. 25 ff.; 97/789/EG, Alitalia, ABl. 1997, L 322, S. 44 ff.

<sup>(34)</sup> Dieser Ansatz wurde vom EuGEI in der Rechtssache T-296/97, Alitalia gegen Kommission, RN 95 ff. akzeptiert.

95. Zwar ergibt sich beim Vergleich der Zahlen für die Gesamtkosten der Schülerbeförderung, dass diese zwischen 1996 (vor der Umwandlung der EEB in ein privatwirtschaftliches Unternehmen) und 1997 (nach der Privatisierung) nicht abrupt anstiegen, sondern tatsächlich sogar leicht zurückgingen (siehe Abschnitt 52). Zwischen 1997 und 2005 stiegen sie jedoch um circa 2 200 000 EUR. Deutschland erklärt diesen Anstieg mit Hinweis auf gestiegene Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr sowie auf einen Anstieg der Ausgleichszahlung an VGE-Süd im Jahr 2000. Zumindest letztere Erklärung ist schwer nachvollziehbar. 2001 ist ein Anstieg der in Spalte 4 aufgeführten Kosten zu verzeichnen. Den von Deutschland übermittelten Informationen zufolge erscheint die Ausgleichszahlung an VGE-Süd allerdings ausschließlich in den Haushaltsvorausschätzungen und -berichtigungen des Landkreises Emsland unter der Position 67.500 ‚Verlustrückstellungen für ÖPNV-Leistungen‘ (aufgeführt in Spalte 3). Andererseits blieben die in Spalte 3 aufgeführten Beträge zwischen 1998 und 2005 stabil, was im Einklang mit dem Umstand steht, dass die VGE-Süd vertragsgemäß pauschale Zahlungen erhielt (siehe Nummer 41, 48).
96. Angesichts des Umstands, dass ab 1997 die Vertragsbeziehungen des Landkreises Emsland zu den Verkehrsunternehmen nicht mehr direkt waren, sondern über die EEB liefen, welche die Verträge schloss und vom Landkreis Zuschüsse erhielt, weckt die Entwicklung der in Spalte 4 aufgeführten Zuschüsse Bedenken aufgrund des erheblichen und abrupten Anstiegs zwischen 1997 und 1998 um circa 1 700 000 EUR sowie der Anstiege von 1999 auf 2000 und von 2000 auf 2001 um jeweils circa 500 000 EUR. Außerdem haben sich die Kosten zwischen 1997 und 2005 fast verdoppelt (siehe Abschnitt 51). Andererseits könnte die in Spalte 4 zwischen 1997 und 1998 festzustellende Differenz von 1 700 000 EUR durch einen entsprechenden Rückgang in Spalte 3 zwischen 1997 und 1998 ausgeglichen werden. Dieser Rückgang ist ebenfalls nicht zu erklären, da die VGE-Süd vertragsgemäß pauschale Zahlungen erhielt und der Vertrag zwischen der VGE-Süd und der EE (dem Rechtsvorgänger der EEB) durch einen identischen Vertrag zwischen der VGE-Süd und der EEB ersetzt wurde (siehe Nummer 41). Dies könnte daher auch lediglich ein falscher Eintrag sein.
97. Trotzdem kann nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass die EEB einen Teil der für die Schülerbeförderung erhaltenen Finanzmittel einbehalten hat. Ferner kann die spezifische Rolle der EEB bei der Verwendung der Finanzmittel (lediglich Weiterleitung oder Zahlung von Pauschalbeträgen, wobei umso mehr Gewinn verbleibt, je weniger die Verkehrsunternehmen in Rechnung stellen) zu diesem Zeitpunkt nicht geklärt werden (siehe Abschnitt 74 ff.).
98. In dem ‚Altmark Trans-Urteil‘<sup>(35)</sup> nannte der Europäische Gerichtshof vier Kriterien, bei deren gleichzeitiger Erfüllung bei Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht von einer staatlichen Beihilfe auszugehen ist. Diese sind:
- erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden,
  - zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden,
  - drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken,
  - viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind‘.
- Im vorliegenden Fall kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht davon ausgehen, dass alle diese Kriterien erfüllt sind.
99. Es ist nicht klar, ob der EEB gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, und, sofern dies der Fall sein sollte, worin genau diese Verpflichtungen bestehen. Es erscheint zweifelhaft, ob die Parameter für den Ausgleich zuvor objektiv aufgestellt wurden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die EEB einen zu hohen Ausgleich erhalten hat. Ferner wurde die EEB weder im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt, noch haben die deutschen Behörden nachgewiesen, dass die geleisteten Zahlungen den Kosten und einem angemessenen Gewinn entsprechen, die von einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen für die gleichen Leistungen beansprucht werden könnten.
100. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass der EEB durch die Zahlungen für die Organisation der Schülerbeförderung (s. Tabelle Spalten 2-4) ein wirtschaftlicher Vorteil entstanden ist.
- 3.1.3.3. Finanzhilfen für Verwaltungskosten des öffentlichen Personennahverkehrs aus Bundesmitteln gemäß § 7 Abs. 4 NNVG (Tabelle Spalte 5)
101. Die EEB organisiert den Nahverkehr im Landkreis Emsland. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass die relevanten Zahlungen insbesondere für die Aufstellung des NVP geleistet wurden. Es bleibt jedoch unklar, welcher Teil der in Spalte 5 genannten Beträge der EEB als

<sup>(35)</sup> EuGH, Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, RN 87 ff.

Ausgleich für die Aufstellung des NVP gezahlt wurde. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Zahlungen nicht den durch die Erfüllung dieser Verpflichtung verursachten Kosten entsprechen, und somit auch nicht, dass die Differenz von der EEB für ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten verwendet wurde.

102. Umfassen die Tätigkeiten, für die die in Spalte 5 aufgeführten Finanzmittel gewährt wurden, auch andere Tätigkeiten als die Aufstellung des NVP, kann ebenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass die Zahlungen nicht den durch die Erfüllung dieser Verpflichtung verursachten Kosten und einem angemessenen Gewinn entsprechen. Im Übrigen ist die Einhaltung der anderen „Altmark Trans“-Kriterien ebenfalls nicht sicher.

#### 3.1.3.4. Finanzhilfen für den öffentlichen Personennahverkehr aus Bundesmitteln gemäß § 7 Abs. 5 NNVG (Tabelle Spalte 6)

103. Die EEB ist für den Betrieb der Mobilitätszentrale und die Einführung besserer Informationssysteme für den Landkreis Emsland zuständig. Insoweit als den Kunden Informationen über Verkehrsdienste bereitgestellt werden, die von anderen Betreibern, die nicht finanziell zu den Betriebskosten der Mobilitätszentrale beitragen, angeboten werden, handelt es sich bei dem Betrieb der Mobilitätszentrale um einen öffentlichen Dienst. Bei den Zahlungen an die EEB für Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformationen, die auch die Betriebskosten der Mobilitätszentrale umfassen (s. Nummer 54) <sup>(36)</sup> kann jedoch ein zu hoher Ausgleich nicht ausgeschlossen werden, denn der Kommission wurden keine Angaben darüber übermittelt, ob die relevanten Zahlungen den durch die Erfüllung dieser Verpflichtung verursachten Kosten und einem angemessenen Gewinn entsprechen. Die genannten Zweifel, ob der EEB nicht ein wirtschaftlicher Vorteil entstanden sein könnte, werden insbesondere dadurch gestärkt, dass die EEB außerdem jährliche Pauschalzahlungen für die Verwaltung des Personennahverkehrs erhält, die den Betrieb einer Mobilitätszentrale möglicherweise bereits abdecken.

104. Im Zusammenhang mit der Finanzhilfe für Buswartehallen gilt die übliche Vorgehensweise der Kommission, wonach die staatliche Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen eine wirtschaftspolitische und raumordnerische Maßnahme darstellt, die sich aus der Souveränität eines Staates ableitet und daher in Bezug auf staatliche Beihilfen nicht problematisch ist, solange alle potenziellen Nutzer unter nicht diskriminierenden Bedingungen Zugang zu den Infrastrukturen erhalten <sup>(37)</sup>. Die Bushaltestellen sind in Deutschland Eigentum der Gemeinde, in deren Gebiet sie liegen, und „öffentliche Wege“, zu denen im Allgemeinen freier Zugang besteht, insbesondere für die Busunternehmen, die über eine gültige LVG für die Strecke verfügen, an der die jeweilige Bushaltestelle liegt

<sup>(36)</sup> Die entsprechende Finanzhilfe setzt sich wie folgt zusammen: Mittel für das MCE in Höhe von 85 000,00 EUR (2005) und 116 876,09 EUR (2006), für den Erwerb der Software DIVA-Geo als Kartengrundlage für das MCE (17 402,90 EUR, 2006) und für die Erstellung eines Bushaltestellen-Registers (28 815,34 EUR, 2006).

<sup>(37)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission N 713/97 (Autobahnbrücke Rion Antirion), RN 38; Entscheidung N 60/06 (Vorhaben Ausbau des Haupthafens von Rotterdam), RN 40; Beihilfeentscheidung N 478/04 (Irish Rail), RN 26, mit weiteren Verweisen; zuletzt Entscheidung C 31/07 (Córás Iompair Éireann — Busunternehmen), RN 172.

(s. Nummer 33). Daher stellen die Maßnahmen der EEB keine wirtschaftliche Tätigkeit dar.

105. Außerdem konnte der genaue Betrag der Finanzhilfe für diese Tätigkeit festgestellt werden und die EEB musste der LNVG Nachweise über die Verwendung der für diesen Zweck bereitgestellten Mittel vorlegen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese nicht als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrags anzusehen sind.

106. Im Zusammenhang mit der Finanzhilfe für die Fahrzeuge des Rufbus-Systems ist darauf hinzuweisen, dass kein Mietvertrag abgeschlossen wurde und die EEB somit die Busse auf den Strecken einsetzt, für die sie über eine LVG verfügt, und damit für ihre eigene wirtschaftliche Tätigkeit. Der EEB wurde nicht nur der gesamte Kaufpreis erstattet, sie erhielt außerdem die Genehmigung, die Busse für ihre eigenen wirtschaftlichen Zwecke einzusetzen. Daher ist es wahrscheinlich, dass der EEB in diesem Zusammenhang ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde.

107. Bezüglich der Mittel für den Erwerb der Software DIVA-Geo als Kartengrundlage für die Mobilitätszentrale ([...] EUR), die Erstellung eines Bushaltestellen-Registers ([...] EUR) und den Erwerb von Software für die Planung des Personennahverkehrs ([...] EUR) ist die Kommission der Ansicht, dass diese Tätigkeiten untrennbar mit der Aufstellung des NVP verbunden sind. Daher gelten die Grundsätze, die im Zusammenhang mit dem Ausgleich für die Kosten der Aufstellung des NVP genannt wurden (s. Nummern 80 und 82), wonach die Aufstellung des NVP in den Aufgabenbereich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung fällt und keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt.

108. Außerdem konnte der genaue Betrag der Finanzhilfe für diese Tätigkeit festgestellt werden und die EEB musste der LNVG Nachweise über die Verwendung der für diesen Zweck bereitgestellten Mittel vorlegen, was sie auch getan hat.

109. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzhilfe für den Erwerb der Software DIVA-Geo als Kartengrundlage für die Mobilitätszentrale, die Erstellung eines Bushaltestellen-Registers und den Erwerb von Software für die Planung des Personennahverkehrs nicht unter Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags fällt.

#### 3.1.3.5. Finanzhilfen gemäß § 45a PBefG (Tabelle Spalte 7)

110. Die gemäß § 45a PBefG an die EEB gezahlten Finanzhilfen stellen keine wirtschaftliche Begünstigung dar, da hierdurch ausschließlich ein Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt wird und die Anforderungen des EuGH in seinem „Altmark Trans“-Urteil <sup>(38)</sup> erfüllt sind.

<sup>(38)</sup> EuGH, Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierung- spräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, RN 87 ff.

111. Bezüglich des ersten Kriteriums ist Folgendes anzumerken: Die EEB erhält Ausgleichszahlungen auf der Grundlage des § 45a PbefG. Hieraus ergibt sich, dass sie eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erfüllt, denn gemäß § 45a Absatz 2 PbefG kann antragstellenden Unternehmen nur ein Ausgleich gewährt werden, wenn sie Personen im Ausbildungsverkehr bei Anwendung der von der Genehmigungsbehörde genehmigten Beförderungsentgelte nicht kosteneffizient befördern können. Gemäß den Grundsätzen des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen solche Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Ein Verkehrsunternehmen würde im eigenen wirtschaftlichen Interesse keinen Dienst übernehmen, der nicht kosteneffizient, geschweige denn rentabel, erbracht werden kann. Ferner werden die Verpflichtungen bezüglich der Beförderungsentgelte in der von der Genehmigungsbehörde ausgestellten LVG und bezüglich Fahrstrecke, Anfahrhäufigkeit und deren Anpassung an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung etc. im jeweiligen Vertrag mit dem Landkreis eindeutig festgelegt.
112. Zum Zweiten sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor in § 45a PbefG, in der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV) und in der Bundeskostenverordnung objektiv und transparent aufgestellt worden (s. Nummern 26 und 27).
113. Das dritte Kriterium ist ebenfalls erfüllt. Die in § 45a PbefG, in der PBefAusglV und in der Bundeskostenverordnung genannten Parameter gewährleisten, dass die Ausgleichszahlungen den für die Schülerbeförderung anfallenden Kosten entsprechen. Nach dem Gesetz kann ein Ausgleich nur in Höhe von 50 % der nicht gedeckten Kosten gewährt werden. Die erzielten Einnahmen aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen<sup>(39)</sup> werden mit den angefallenen Kosten verglichen, die als Produkt aus den geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten berechnet werden (s. Nummern 26 und 27).
114. Schließlich wird die Höhe des Ausgleichs, auch wenn das Unternehmen, das die Schülerbeförderungsleistungen erbringt, nicht im Wege eines öffentlichen Vergabeverfahrens ausgewählt wurde, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt, die für ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen anfielen. Nach § 45a Absatz 2 PbefG sind die verkehrsspezifischen Kosten auf der Grundlage von Durchschnittswerten repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, zu berechnen.
- 3.1.3.6. Finanzhilfen gemäß § 7 Absatz 8 Nr. 1 NNVG im Rahmen des Haltestellenprogramms (Tabelle Spalte 8)
115. Für Finanzhilfen für den Um- und Neubau von Bushaltestellen gilt die gleiche Argumentation wie für die staatliche Unterstützung des Neubaus von Bushaltestellen (s. Nummern 33 und 104). Die für diesen Zweck bereitgestellten Mittel fallen daher nicht unter Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags.
- 3.1.3.7. Vorläufige Schlussfolgerung in Bezug auf das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils
116. Die Kommission kommt daher in diesem Stadium der rechtlichen Würdigung zu dem Schluss, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass mit folgenden Finanzhilfen einem Unternehmen durch staatliche Mittel ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde:
- Tabelle Spalten 1-5,
- Tabelle Spalte 6 in Bezug auf die Finanzhilfen für Vermarktungsförderung und Verbesserung der Fahrgastinformationen, einschließlich u. a. der Betriebskosten der Mobilitätszentrale ([...] EUR (2005) und [...] EUR (2006)).
117. Hingegen ist die Kommission in Bezug auf die in den Spalten 6 (abgesehen von der Unterstützung der Mobilitätszentrale)<sup>(40)</sup> und 7 bis 9 genannten Finanzhilfen der Ansicht, dass hier kein Unternehmen wirtschaftlich begünstigt wurde und dass sie daher nicht unter Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags fallen.
- 3.1.4. *Selektivität*
118. Die in den Spalten 1 bis 4 der Tabelle aufgeführten Beträge wurden gezielt an die EEB gezahlt. Die in den Spalten 5 und 6 aufgeführten Finanzhilfen wurden dem Landkreis Emsland vom Bundesland Niedersachsen im Rahmen der Beihilferegelung des § 7 Absätze 4 und 5 NNVG gewährt. Der Landkreis Emsland seinerseits leitete die Mittel für die Ausführung der ihr übertragenen Aufgaben an die EEB weiter. Hiermit ist das Kriterium der Begünstigung ‚bestimmter Unternehmen‘ erfüllt.
- 3.1.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedsstaaten*
119. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung<sup>(41)</sup> ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt. Die EEB übt wirtschaftliche Tätigkeiten im Schienengüterverkehr und in der Personenbeförderung aus (s. Nummer 73). Es ist nicht

<sup>(39)</sup> Gemäß § 4 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr sind dies Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrtausweisen im Ausbildungsverkehr und die Einnahmen aus erhöhten Beförderungsentgelten für die Nutzung der Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis.

<sup>(40)</sup> Dies betrifft die Zahlungen für die Buswartehallen ([...] EUR, 2006) und die Planungssoftware ([...] EUR, 2006).

<sup>(41)</sup> EuGEI, Rechtssache T-214/95, Vlaams Gewest gegen Kommission.

auszuschließen, dass dies auch im Bereich der Schülerbeförderung geschieht (s. Nummern 74 ff.). Unabhängig davon, ob die geprüften Zahlungen gezielt für diese wirtschaftlichen Tätigkeiten gewährt wurden oder ob die Unterstützung dieser Tätigkeiten nur nicht ausgeschlossen werden kann, da zu hohe Ausgleichszahlungen für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten nicht ausgeschlossen werden können, würden sie den Wettbewerb mit anderen Beförderungsformen als Bus oder Eisenbahn (Straßenbahn, Fahrgemeinschaften, Taxi, Fahrradvermietung) verfälschen oder zu verfälschen drohen. Ferner würde entsprechend dem „Altmark Trans“-Urteil der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt, da seit 1995 die Märkte für den Personennahverkehr dem Wettbewerb mit in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen offen stehen <sup>(42)</sup>.

### 3.1.6. Vorläufige Schlussfolgerung in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

120. Daher beinhalten nach Ansicht der Kommission die unter Nummer 116 genannten Finanzhilfen staatliche Beihilfen, die gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags grundsätzlich untersagt sind.
121. Da entsprechend dem „Altmark Trans“-Urteil die Märkte für den Personennahverkehr mindestens seit 1995 als für den Wettbewerb offen gelten können, sind die hier relevanten Maßnahmen, die alle nach 1997 ergriffen wurden, für den Fall, dass sie staatliche Beihilfen darstellen, als ‚neue Beihilfen‘ im Sinne des Artikels 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 <sup>(43)</sup> zu betrachten.

## 3.2. Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht

122. Beihilfen, die grundsätzlich gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags untersagt sind, können als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden, wenn für sie eine im Vertrag vorgesehene Ausnahmeregelung oder sekundäre Rechtsvorschriften gelten, die auf der Grundlage solcher Ausnahmeregelungen erlassen wurden. Es gibt zwei Fälle, in denen staatliche Beihilfen im Bereich der Verkehrsdienste gerechtfertigt sein können: bei Koordinierungsmaßnahmen oder Ausgleichszahlungen für Kosten aus der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß Artikel 73 des EG-Vertrags und gemäß den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 <sup>(44)</sup> und (EWG) Nr. 1107/70 <sup>(45)</sup>, in sonstigen Fällen gemäß Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags.

<sup>(42)</sup> EuGH, Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, RN 69.

<sup>(43)</sup> ABl. 1999, L 83, S. 1 ff.

<sup>(44)</sup> ABl. 1969, L 156, S. 1 ff. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, ABl. 1991, L 169 S. 1 ff.

<sup>(45)</sup> ABl. 1970, L 130, S. 1 ff. Verordnung zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1658/82 des Rates vom 10. Juni 1982, ABl. 1982, L 184, S. 1 ff. Verordnung zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3578/92 vom 7. Dezember 1992, ABl. 1992, L 364, S. 11 ff. Verordnung zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 2255/96 vom 19. November 1996, ABl. 1996 L 304, S. 3 ff. Verordnung zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 543/97 vom 17. März 1997, ABl. 1997, L 84, S. 6 ff.

### 3.2.1. „Altmark Trans“-Urteil und Anwendbarkeit des Artikels 73 des EG-Vertrags

123. Gemäß Artikel 73 des EG-Vertrags sind Beihilfen mit dem des EG-Vertrags vereinbar, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen. Entsprechend dem „Altmark Trans“-Urteil <sup>(46)</sup> könnte jedoch die Ausnahmeregelung nach Artikel 73 des EG-Vertrags auch bei einer Prüfung der Beihilfen, die Gegenstand des Ausgangsverfahrens sind, auf Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des EG-Vertrags für staatliche Beihilfen nicht unmittelbar angewendet werden.
124. Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 dürfen unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die Mitgliedstaaten nur in bestimmten Fällen und unter bestimmten Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen treffen oder mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Belastungen auferlegen, die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel 73 des Vertrages zur Folge haben. Hieraus folgt, dass die Mitgliedstaaten sich — abgesehen von den in den sekundären Gemeinschaftsvorschriften genannten Fällen — nicht mehr auf Artikel 73 des EG-Vertrags berufen können.
125. Da die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die Beihilfen, die Gegenstand des Ausgangsverfahrens sind, unter Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags fallen, sind in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die Umstände erschöpfend genannt, unter denen die Behörden des Mitgliedstaates Beihilfen gemäß Artikel 73 des EG-Vertrags gewähren dürfen.

126. Es geht somit darum, ob Artikel 73 des EG-Vertrags anwendbar ist, und, sollte dies der Fall sein, ob die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zur Anwendung kommt.

#### 3.2.1.1. Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

127. Deutschland hat mit § 8 Absatz 4 und § 13 a PBefG alle eigenwirtschaftlichen Verkehrsdienste, die von Unternehmen erbracht werden, deren Tätigkeit auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, vom Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ausgenommen <sup>(47)</sup>. Deutschland hat der Kommission mitgeteilt, dass nach ihrer Auffassung die EEB durch § 8 Absatz 4 und § 13 a PBefG vom Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ausgenommen ist, womit es indirekt erklärt, dass die EEB eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste erbringt, was jedoch nicht explizit zum Ausdruck gebracht wird.

<sup>(46)</sup> EuGH, Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, RN 101 ff.

<sup>(47)</sup> Bundesverwaltungsgericht, BVerwG 3 C 33.05, Urteil vom 19. Oktober 2006.

128. Wäre die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 anwendbar, wäre die Verpflichtung zur Schülerbeförderung eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Artikel 2 Absatz 1 dieser Verordnung, da die EEB im eigenen wirtschaftlichen Interesse keine Dienste erbringen würde, durch die aufgrund verbilligter Beförderungsentgelte Verluste angehäuft werden. Diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entspräche zumindest einer Tarifpflicht gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69. Der Kommission liegen in jedem Fall keine ausreichenden Informationen vor, um zu beurteilen, ob die relevanten Beträge den Anforderungen der Artikel 10 bis 13 dieser Verordnung entsprechen. Somit kann die Kommission auf der Grundlage der ihr derzeit vorliegenden Informationen zu hohe Ausgleichszahlungen nicht ausschließen.

129. Ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht anwendbar, gilt die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.

#### 3.2.1.2. Verordnung (EWG) Nr. 1107/70

130. Findet Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 auf die Schülerbeförderungsleistungen der EEB Anwendung, wären die Zahlungen nur zulässig, wenn sie ausschließlich dem Ausgleich der Kosten aus der Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dienen. Da der Kommission in diesem Zusammenhang ebenfalls keine Angaben übermittelt wurden, kann sie auch hier zu hohe Ausgleichszahlungen nicht ausschließen.

#### 3.2.1.3. Anwendung des Artikels 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags

131. Sollte die Beihilfe nicht dem Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dienen, könnte die Kommission sie gegebenenfalls auf der Grundlage des Artikels 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags als mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar erklären <sup>(48)</sup>.

#### 3.2.2. Kapitalausstattung (Tabelle Spalte 1)

132. Deutschland hat sich nicht zu dem möglichen Beihilfecharakter der in Spalte 1 angegebenen Kapitalausstattung geäußert und auch keine Begründung auf der Grundlage einer der oben genannten Bestimmungen vorgelegt.

#### 3.2.2.1. Ausgleich der Kosten der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70

133. Gemäß den der Kommission vorliegenden Informationen bestand im Zusammenhang mit der Kapitalausstattung keine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.

#### 3.2.2.2. Koordinierung des Verkehrs im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70

134. Da Deutschland für die Kapitalausstattung keinerlei Begründung angegeben hat und der Kommission keine diesbezüglichen Informationen hat zukommen lassen, kann die Kommission nicht feststellen, ob die Kapitalausstattung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 gerechtfertigt war. Es erscheint im Gegenteil eher unwahrscheinlich, dass die Beihilfe für Forschung und Entwicklung im Bereich von Verkehrssystemen und -technologien, die für die Gemeinschaft wirtschaftlicher wären, gewährt wurde, oder für die Beseitigung von Überkapazitäten oder für die Erleichterung der Entwicklung des kombinierten Verkehrs oder der Binnenschifffahrt. Es ist ebenfalls nicht klar, ob die Maßnahmen nur vorübergehender Art sind.

#### 3.2.2.3. Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags

135. Wenn die Kapitalausstattung nicht für Koordinierungsmaßnahmen bestimmt war, wäre sie höchstens noch nach Artikel 87 Absätze 2 und 3 gerechtfertigt, wobei im vorliegenden Fall nur Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c in Frage käme. Selbst wenn dieser anwendbar wäre, könnte nicht ausgeschlossen werden, dass die Beihilfe nicht die Handelsbedingungen in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Somit bestehen Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfe sowie an deren Anreizcharakter und Verhältnismäßigkeit.

#### 3.2.3. Finanzhilfen für Schülerbeförderung (Tabelle Spalten 2-4)

136. Deutschland gibt an, dass die in den Spalten 2 bis 4 angeführten Finanzhilfen für die Schülerbeförderung von der EEB ausschließlich an die mit der Beförderung beauftragten Verkehrsunternehmen weitergegeben worden seien. Sie stellten somit keine wirtschaftliche Begünstigung dar, sondern entsprächen im Grunde Ausgaben einer Behörde in Erfüllung ihrer Aufgaben und wären somit der Zuweisung von Finanzmitteln an eine interne Stelle vergleichbar. Wie bereits erwähnt, hat die Kommission jedoch Zweifel daran, ob die Mittel tatsächlich und in vollem Umfang in dieser Weise verwendet wurden.

137. Hat die EEB die ihr vom Landkreis Emsland zur Verfügung gestellten Finanzmittel nur verteilt, und hat sie sämtliche Mittel an die mit der Schülerbeförderung beauftragten Verkehrsunternehmen weitergegeben, handelt es sich nicht um eine staatliche Beihilfe. Hat die EEB die ihr vom Landkreis Emsland für die Schülerbeförderung zur Verfügung gestellten Finanzmittel jedoch nicht in vollem Umfang weitergegeben, sondern einen Teil davon unmittelbar oder mittelbar für ihre Wirtschaftstätigkeit verwendet, ist es unwahrscheinlich, dass die Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

<sup>(48)</sup> Siehe N 604/05, Landkreis Wittenberg, K(2005) 1847 endg.

138. Da die EEB über ihre Tochtergesellschaft EVG (s. Nummer 11) selbst Schülerbeförderungsleistungen erbringt, könnten Artikel 73 und die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 von Bedeutung sein, falls die EEB die Finanzhilfen für die Schülerbeförderung oder damit verbundene Tätigkeiten ihrer Tochtergesellschaft EVG verwendet hat.
- 3.2.4. *Finanzhilfen für Verwaltungskosten des öffentlichen Personennahverkehrs (Tabelle Spalte 5)*
- 3.2.4.1. Finanzhilfen für die Aufstellung des NVP
139. Insoweit als die in Spalte 5 aufgeführten Finanzhilfen die Kosten der Aufstellung des NVP abdecken oder sonstige naturgemäße Vorrechte des Staates betreffen, handelt es sich nicht um eine staatliche Beihilfe. Wie bereits in Abschnitt XXX geäußert, bestehen jedoch Zweifel daran, dass die angegebenen Zahlungen ausschließlich für die Aufstellung des NVP verwendet wurden, da es sich um regelmäßige Pauschalzahlungen handelt, der NVP jedoch nur alle fünf Jahre aufzustellen ist. Daher kann die Kommission nicht ausschließen, dass die Zahlungen auch für die wirtschaftlichen Tätigkeiten der EEB verwendet wurden.
- 3.2.4.2. Finanzhilfen für den Betrieb der Mobilitätszentrale
140. Insoweit als die in Spalte 5 aufgeführten Finanzhilfen die Kosten des Betriebs der Mobilitätszentrale abdecken, können sie einen Ausgleich für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung darstellen. Die EEB würde im eigenen wirtschaftlichen Interesse wahrscheinlich nicht die Verpflichtung übernehmen, Informationen über Streckenverlauf, Zeitpläne, Beförderungsentgelte etc. auch in Bezug auf die Verkehrsdienste konkurrierender Unternehmen bereitzustellen (Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69). Der Begriff der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, genauer gesagt der Ausdruck ‚Betriebspflicht‘ in Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, umfasst auch zusätzliche Dienste, soweit diese die Anforderungen des Netzes insgesamt überschreiten. Unabhängig davon, ob im vorliegenden Fall die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 anwendbar ist, in beiden Fällen wären zu hohe Ausgleichszahlungen nicht zulässig (Artikel 10-13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70). Da der Kommission keine diesbezüglichen Informationen übermittelt wurden und insbesondere, weil die EEB für den Betrieb der Mobilitätszentrale auch Mittel aus anderen Quellen erhält (Tabelle Spalte 6), können zu hohe Ausgleichszahlungen nicht ausgeschlossen werden.
- 3.2.5. *Finanzhilfen zur Vermarktungsförderung und zur Verbesserung der Fahrgastinformationen sowie für Fahrzeuge für ein Rufbus-System (Teil <sup>(49)</sup> der Spalte 6 der Tabelle)*
- 3.2.5.1. Finanzhilfen zur Vermarktungsförderung und zur Verbesserung der Fahrgastinformationen
141. Da sämtliche in Spalte 6 aufgeführten Zahlungen — abgesehen von der für das Rufbus-System bestimmten <sup>(50)</sup> — die Betriebskosten für die Mobilitätszentrale betreffen, gilt die gleiche Argumentation wie in Nummer 140. Somit bleiben Zweifel daran, ob die staatlichen Beihilfen gemäß dem Gemeinschaftsrecht gerechtfertigt sind.
- 3.2.5.2. Finanzhilfen für Fahrzeuge für ein Rufbus-System
142. Im Zusammenhang mit den in Spalte 6 der Tabelle genannten Finanzhilfen für die Anschaffung von Fahrzeugen für ein Rufbus-System <sup>(51)</sup> bestehen ebenfalls Zweifel, ob diese gemäß dem Gemeinschaftsrecht gerechtfertigt sind. Sie stehen in keinem Zusammenhang mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70, da die EEB die Busse auf ihren eigenen, gewerblich betriebenen Strecken und nicht im Rahmen eines Rufbus-Systems einsetzt. Außerdem fallen sie unter keine der Beihilfekategorien für die Verkehrskoordination der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70. Schließlich könnte, selbst wenn Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags hier anwendbar wäre, nicht ausgeschlossen werden, dass die Beihilfe nicht die Handelsbedingungen in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Somit bestehen Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfe sowie an deren Anreizcharakter und Verhältnismäßigkeit.
- ### 3.3. Frist für die Rückforderbarkeit
143. Gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 gelten die Befugnisse der Kommission zur Rückforderung von Beihilfen für eine Frist von zehn Jahren. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem dem Empfänger die Beihilfe gewährt wird. Sie beginnt erneut mit jeder Maßnahme, die die Kommission oder ein Mitgliedstaat im Zusammenhang mit der jeweiligen Beihilfe einleitet (Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999).
144. Die erste Maßnahme, die eine Unterbrechung der Frist gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 darstellt, ist das Schreiben der Kommission
- <sup>(49)</sup> U. a. für die Betriebskosten des MCE ([...] EUR (2005) und [...] EUR (2006)), den Erwerb der Software DIVA-Geo ([...] EUR, 2006), die Erstellung eines Bushaltestellen-Registers ([...] EUR, 2006) und die Fahrzeuge für ein Rufbus-System ([...] EUR, 2006).
- <sup>(50)</sup> Betroffen sind somit die Betriebskosten des MCE ([...] EUR (2005) und [...] EUR (2006)), der Erwerb der Software DIVA-Geo ([...] EUR, 2006) und die Erstellung eines Bushaltestellen-Registers ([...] EUR, 2006).
- <sup>(51)</sup> Finanzhilfen in Höhe von [...] EUR (2006).

an Deutschland vom 4. Oktober 2006 (TREN A4 LE/edb D(2006) 221330), das sich ausschließlich auf die mutmaßlich rechtswidrige Übereignung von Bussen an die EEB durch den Landkreis Emsland bezieht. Die der EEB zu diesem Zweck gewährte Finanzhilfe (Tabelle Spalte 6) datiert aus dem Jahr 2006. Ein Auslaufen der Rückforderungsfrist ist daher in diesem Fall keinesfalls relevant.

145. Im Zusammenhang mit den anderen hier behandelten Beihilfen, die 1997 gewährt wurden, ist jedoch die Rückforderungsfrist bezüglich der Bereitstellung des genehmigten Kapitals bereits abgelaufen. Bei den anderen Beihilfen dieses Jahres kann der Ablauf der Frist nicht ausgeschlossen werden. Die erste Maßnahme im Zusammenhang mit diesen Beihilfen ergriff die Kommission mit ihrem Schreiben an Deutschland vom 13. März 2007 (TREN A4 TR/cm D(2007) 304921). Da der Kommission keine Angaben zum genauen Zeitpunkt der Gewährung dieser Beihilfen im Jahr 1997 übermittelt wurden, kann sie nicht ausschließen, dass diese nach dem 13. März 1997 gewährt wurden und daher noch rückforderbar sind.
146. Die nach dem 13. März 1997 gewährten Beihilfen sind potenziell rückforderbar.

### 3.4. Schlussfolgerung

147. Die Kommission stellt fest, dass sie auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen nicht ausschließen kann, dass die Finanzhilfen, die in der Tabelle:
- Spalte 1, im Zusammenhang mit der Übertragung der Aktien an der RWE AG und an der EWG AG,
  - Spalten 2-5,
  - Spalte 6, ausschließlich im Zusammenhang mit den Betriebskosten der Mobilitätszentrale ([...] EUR (2005) und [...] EUR (2006))
- aufgeführt sind, staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, und dass sie Zweifel daran hat, ob diese staatlichen Beihilfen gemäß dem Gemeinschaftsrecht gerechtfertigt sind. Sie beschließt daher, im Zusammenhang mit den genannten Finanzhilfen das förmliche Prüfverfahren einzuleiten.
148. Die Kommission stellt ferner fest, dass die in Spalte 1 der Tabelle aufgeführte Finanzhilfe für den Teil, der in

der Bereitstellung von genehmigtem Kapital besteht (410 000,00 EUR), aufgrund des Ablaufs der in Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 genannten Frist nicht rückforderbar ist.

149. Schließlich stellt die Kommission fest, dass es sich bei den Finanzhilfen, die in der Tabelle:
- Spalte 6, im Zusammenhang mit Buswartehallen ([...] EUR), dem Erwerb der Software DIVA-Geo ([...] EUR, 2006), der Erstellung eines Bushaltestellen-Registers ([...] EUR) und dem Erwerb von Software für die Planung des Personennahverkehrs ([...] EUR), und
  - Spalten 7-9
- aufgeführt sind, nicht um staatliche Beihilfen handelt. Sie erhebt in diesem Zusammenhang daher keine Einwände.

Aus diesen Gründen fordert die Kommission die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens ihre Stellungnahme abzugeben und alle für die Würdigung der Beihilfe/Maßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Die Kommission fordert Deutschland insbesondere auf, sämtliche Verträge im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung zu übermitteln. Sie ersucht Ihre Behörden ferner, dem möglichen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission erinnert die Bundesrepublik Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 des EG-Vertrags und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

Die Kommission weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass sie alle betroffenen Dritten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im *Amtsblatt der Europäischen Union* unterrichten wird. Außerdem wird sie Beteiligte in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern".

**Förhandsanmälan av en koncentration**  
**(Ärende COMP/M.5204 – Vion/Grampian)**

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 174/06)

1. Kommissionen mottog den 25 juni 2008 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 <sup>(1)</sup>, genom vilken företaget VION NV (VION, Nederländerna), som tillhör VION Food Group, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i rådets förordning, förvärvar kontroll över företaget Grampian Country Food Group (Holdings) Limited (Grampian, Förenade kungariket) samtliga operativa dotterbolag genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

- VION: Produktion och försäljning av köttprodukter, bearbetning av biprodukter från slakterier,
- Grampian: Produktion och försäljning av köttprodukter.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EG) nr 139/2004, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna ska ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller per post, med angivande av referens COMP/M.5204 – Vion/Grampian, till

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för företagskoncentrationer  
J-70  
B-1049 Bryssel

---

<sup>(1)</sup> EUTL 24, 29.1.2004, s. 1.